THE LIBRARY
OF
THE UNIVERSITY
OF CALIFORNIA
LOS ANGELES

Digitized by the Internet Archive
in 2009 with funding from
University of Ottawa

http://www.archive.org/details/danversleopol00mont

B. 43

MON JOURNAL DE BORD

—

D'ANVERS A LÉOPOLDVILLE

PAR LE CHEMIN DES ÉCOLIERS

CAPITAINE COMMANDANT MONTHAYE
du corps d'état-major,
Membre de la mission belge à l'inauguration du chemin de fer du Congo.

MON JOURNAL DE BORD

D'ANVERS A LÉOPOLDVILLE

PAR LE CHEMIN DES ÉCOLIERS

Illustré de 83 phototypies et d'une carte du Bas-Congo

AVEC UNE PRÉFACE PAR

M. JULES LECLERCQ
Membre correspondant de l'Académie royale de Belgique
Ancien président de la société royale belge de géographie.

« Mais auques y a des choses qu'il ne vit pas mais il l'entendit d'hommes certains par vérité. Et pour ce, mettrons-nous les choses veues pour veues et les entendues pour entendues à ce que notre livre soit droit et véritable. »

MARCO POLO. - *Les livres des merveilles du monde.*

PARIS
J. BRIGUET, éditeur
rue de Rennes, 83

BRUXELLES
POLLEUNIS & CEUTERICK
rue des Ursulines, 37

1899

LOUVAIN — Imp. POLLEUNIS & CEUTERICK.

RL

DT
646
M767m

PRÉFACE.

Les hommes de notre génération se souviennent qu'il y a un quart de siècle à peine, les Belges passaient à juste titre pour être atteints d'un incurable sédentarisme. A cette époque, le goût des voyages passait en Belgique pour une maladie, dont de bons et estimables esprits se proclamaient heureux de n'être pas affligés. Pour eux le monde entier était dans nos étroites frontières, la ligne équatoriale au Boulevard, le tropique du Cancer à la Bourse et le tropique du Capricorne au Palais de justice. N'est-ce pas à cette époque que M. le Comte Goblet d'Alviella pouvait écrire dans la Patria Belgica *qu'il était assez humiliant, dans un travail sur les découvertes géographiques des voyageurs belges, d'être réduit à démontrer qu'ils n'en ont jamais fait aucune ?*

Pour l'honneur de notre pays, cette assertion a cessé d'être vraie. Mais il n'a fallu rien moins que le génie et la persévérance d'un roi pour la faire mentir et pour faire sortir les Belges de la mollesse qui avait envahi peu à peu l'éducation d'un peuple habitué à se complaire dans les douceurs de la paix. Cet heureux résultat est dû à l'œuvre du Congo, qui a fait surgir en Belgique des légions de héros, pionniers, explorateurs, soldats, missionnaires, qui y a suscité cette belle et noble passion de l'Afrique, inspiratrice des actes les plus admirables de courage, des plus belles découvertes géographiques, des plus difficiles travaux de colonisation.

1362338

Telle a été l'émulation, que déjà l'ère des découvertes est close. Et voici que, vingt ans après qu'un illustre explorateur révélait le Congo, des steamers sillonnent les eaux du fleuve géant. Il y a vingt ans, Stanley descendit le Congo en pirogue, au milieu de peuplades hostiles et belliqueuses ; aujourd'hui, le bourgmestre qui reçut Stanley à l'hôtel-de-ville au retour de sa prodigieuse épopée, a pu remonter le fleuve jusqu'aux Falls, salué par des populations apprivoisées.

Le touriste substitué à l'explorateur, au cœur du Dark Continent *de Stanley, voilà le témoignage le plus saisissant des progrès de l'œuvre accomplie en vingt ans, voilà ce qu'admirent les peuples les plus experts en matière coloniale.*

Cette impression capitale est celle qui se dégage du voyage « d'Anvers à Léopoldville par le chemin des écoliers » que M. le capitaine commandant Monthaye a accompli il y a quelques mois, à l'occasion de l'inauguration du chemin de fer de Matadi au Stanley-Pool, à laquelle il eut la bonne fortune d'assister en qualité de membre de la mission belge. Il y représentait un peu aussi la géographie, qu'il professe à l'École de guerre.

L'inauguration du chemin de fer, ce merveilleux instrument de pénétration, marque dans la conquête du continent noir une si décisive étape, que l'événement demeurera comme un fait historique dans les annales coloniales. L'auteur raconte l'émouvant épisode avec la simplicité qui convient au témoin oculaire d'un fait assez éloquent par lui-même pour n'avoir pas besoin d'être rehaussé par la recherche des mots. Son livre, écrit sous la forme aimable et familière du journal de bord, est infiniment agréable à lire ; le style en est vivant, toujours empreint de bonne humeur et de cette bonhomie flamande qui est une des

*caractéristiques de notre esprit national. Il paraît que, à bord de l'*Albertville, *on avait adopté pour devise du voyage* « Multum in parvo ». *Sous son petit volume, le livre du commandant Monthaye est si substantiel, que nous n'hésitons pas à lui appliquer cette heureuse devise.*

*L'auteur nous raconte que, le 11 juin dernier, le quai de l'Escaut regorgeait d'amis accourus pour faire escorte aux passagers de l'*Albertville *et leur souhaiter bon voyage. A notre tour, nous souhaitons bon voyage à ce journal de bord d'un passager de l'*Albertville *qui a eu la bonne pensée de le communiquer au public, et volontiers nous lui adressons le vœu de Chaucer : « Go, little book, God send thee good passage ». Va, petit livre, que Dieu t'accorde un bon passage !*

JULES LECLERCQ,

15 mars 1899.

AVANT-PROPOS

C'est aux jeunes que je dédie ce livre. La génération présente, aiguillonnée par l'impérieuse nécessité, a enfin compris, après bien des hésitations, que la Belgique ne pouvait, sans s'étioler, continuer la politique économique classique qui lui a réussi durant tant d'années et que le champ des transactions avec l'étranger devait s'agrandir. Les Belges, reconnaissant qu'il faut trouver des formules nouvelles pour utiliser l'énergie des classes travailleuses, la surabondance des capitaux, ont abordé, timidement d'abord, plus résolument ensuite, le problème de l'expansion coloniale.

Dans l'examen des questions qui relèvent de ce problème, nos financiers, nos producteurs, nos exportateurs, ne montrent pas encore, tous, cette hardiesse dans la conception, ce sang-froid, cette ténacité dans l'exécution qui sont des vertus professionnelles chez les nations qui vivent depuis des années du commerce avec leurs colonies; ils n'ont pas encore eu le temps de faire des prosélytes; la nation n'est pas encore entrée, entière, dans un courant où tout devait d'abord lui paraître nouveau, inconnu. Mais on y viendra.

Les jeunes qui sont les exportateurs, les producteurs, les financiers de demain ont la chance d'assister aux débuts de notre mouvement colonial. A cette rude école, où forcément les revers et les déceptions doivent côtoyer les victoires et les succès, ils peuvent recueillir, comme un dépôt

sacré, l'expérience précieuse des hommes qui ont créé le mouvement ; ils pourront l'exploiter plus tard, avec toute la force et l'heureuse confiance de la jeunesse. Ils auront puisé, dans un enseignement régénéré, vu de haut, vraiment rationnel, des sciences géographiques, les notions indispensables pour asseoir leurs entreprises ; ils auront surtout voyagé par monts et vaux, dans toutes les parties du globe habité ; l'horizon de leurs conceptions intellectuelles se sera élargi ; ils seront armés pour infuser dans notre vie économique et sociale un sang nouveau et généreux. En un mot, la génération prochaine n'aura plus rien à envier à nos voisins. Comme eux, les Belges de demain seront des marchands à travers l'immensité du monde.

C'est à l'œuvre entreprise par ses enfants sur les rives du fleuve africain, c'est au Congo que la Belgique devra cette rénovation économique si féconde, cette transformation du caractère national. L'œuvre du Congo est, en effet, l'école par excellence des caractères en formation, des jeunes gens.

*J'ai donc écrit cette relation du voyage de l'*Albertville *au pays mystérieux pour les imaginations juvéniles, éprises d'aventures, de merveilleux, amoureuses de hardiesse et d'audace, pour ceux qui sentent battre leur cœur plus vite au récit des prouesses accomplies sur le sol africain par leurs ainés. C'est pour eux que j'ai consigné dans les pages qui vont suivre les impressions de notre rapide excursion au Congo, impressions inoubliables malgré le peu de durée du prestigieux spectacle qu'il nous a été donné de contempler.*

Bruxelles, le 31 décembre 1898. E. M.

MON JOURNAL DE BORD

—

D'ANVERS A LÉOPOLDVILLE

PAR LE CHEMIN DES ÉCOLIERS

I

Le départ

Samedi, 11 juin.

Le spectacle de la rade avec son fouillis de navires, superbes sous leurs pavois des grands jours, brillants aux rayons d'un soleil radieux, est vraiment empoignant. L'*Albertville* est là contre la rive, tout frémissant de la vapeur qui gronde dans ses chaudières ; il semble impatient de prendre son élan, comme un cheval de sang, vers les larges espaces, vers les régions lointaines. Le quai et les promenoirs sont bondés de monde : parents, amis, curieux, accourus pour faire escorte aux passagers de l'*Albertville*. De toutes parts, les mouchoirs s'agitent fiévreusement, on crie : au revoir !... Enfin, l'heure du départ a sonné, le capitaine ordonne de larguer l'amarre et le navire, majestueusement, descend le fleuve, obéissant à l'impulsion de sa puissante hélice. Le port, Anvers, la tour de

Notre-Dame, tout disparaît peu à peu, noyé dans une buée d'une délicatesse de tons infinie...

Nous voilà donc partis à notre tour pour la terre africaine, après tant d'autres, des meilleurs et des illustres, mais nous ne ferons qu'y toucher barre. Notre voyage ne sera qu'une excursion, mais une excursion superbe, presqu'unique. Elle commence sous les plus riants auspices : tout est à la joie; le soleil — ce grand maître de mise en scène — est de la fête et nous prodigue sans compter les couleurs les plus gaies de sa palette magique. *All right !*

N'importe, le départ n'a pas été sans quelqu'émotion. Que voulez-vous? On ne s'en va que pour deux mois, il est vrai, mais c'est à la mer, au climat avec ses foudroyantes surprises, c'est en somme à l'inconnu que l'on s'abandonne ; et si le danger a le don d'attirer les natures qui ne peuvent se contenter des banalités de la vie, il effraie les êtres faibles et aimants qui nous entourent. Bien que nous nous défendions de toute mesquine sensiblerie, nous avouons qu'au moment où l'*Albertville* a quitté la rive, nous avons senti l'étreinte poignante de la séparation. Mais elle sera si courte et le voyage promet d'être si beau ! En avant !

II

Les passagers. Les officiels et les non-officiels La presse belge. La presse étrangère

L'*Albertville*, imposant sous sa parure de fête, escorté d'une foule de yachts et de bateaux, précipite maintenant sa marche vers la haute mer. A son bord, devisent

LE LIEUTENANT-COLONEL THYS.

joyeusement les premiers « excursionnistes » du Congo. Ils sont conduits par le lieutenant-colonel d'état-major Albert Thys, le vaillant administrateur général de la Com-

pagnie du chemin de fer des cataractes, le créateur et l'âme de l'entreprise ; l'officier énergique qui l'a conçue, qui l'a mise sur pied ; le lutteur infatigable qui l'a soutenue aux moments pénibles où le climat et l'envie, la nature et les hommes, où tout semblait se liguer pour la faire échouer. Aujourd'hui que l'œuvre est sauvée, qu'elle vit, qu'elle prospère, il est juste que l'ouvrier des heures sombres et douloureuses préside aux fêtes triomphales de l'inauguration.

Aux oreilles du chef qui parvient, à travers de nombreux périls, après des jours et des jours d'angoisses, à conduire au port une œuvre hasardeuse, discutée, sans doute les acclamations doivent sonner agréablement. Mais s'il est compréhensible — et profondément humain, car la foule va au succès comme les papillons à la lumière — que le chemin de fer du Congo et son créateur soient l'objet des louanges les plus enthousiastes, voire même les plus hyperboliques, je crois pouvoir ajouter que ce manieur d'hommes qu'on nomme le colonel Thys, sans être insensible à ces témoignages d'admiration, a suffisamment de philosophie pour ne pas s'attarder à recueillir des lauriers. Il est de ces robustes qui, une entreprise achevée, s'attaquent à une œuvre nouvelle. Sa devise pourrait s'écrire : *Repos ailleurs !*

*
* *

Le lieutenant-colonel Thys est assisté dans sa tâche par le major Ernest Cambier, un des premiers, des plus éminents serviteurs de l'œuvre africaine, et par M. Jean Cousin, l'entrepreneur des travaux des ports de Bruges et de Heyst, un bâtisseur de quais, un remueur de moellons et de béton comme il y en a peu sur notre planète, tous deux administrateurs de la Compagnie du chemin de fer.

Le général-major Daelman, un chef que l'armée honore de ses plus chaudes sympathies en même temps que de son profond respect, représente le Roi-Souverain. Le général Daelman avait quatre fils. Deux sont morts au Congo, un troisième est encore en Afrique, au service de

LE GÉNÉRAL-MAJOR DAELMAN.

l'État indépendant. La mission du général est donc, en même temps qu'une très haute distinction, l'accomplissement d'un devoir pieux ; il foulera la terre où reposent, tombés pour un noble idéal, ses enfants ! Dans les bagages du général, j'ai entrevu deux croix : elles sont destinées à couronner les tertres à l'ombre desquels sommeillent les jeunes héros. Nous avons aussi à bord les représentants

du Gouvernement belge. M. le Comte Hippolyte d'Ursel, membre de la Chambre des représentants, ancien président de la Société royale de Géographie de Bruxelles, le très dévoué secrétaire général de l'Œuvre antiesclavagiste, est le chef de la mission. Ses adjoints sont M. Georges Van Cutsem, inspecteur général au département des finances, commissaire spécial du Gouvernement belge auprès de la Compagnie du chemin de fer du Congo ; M. l'ingénieur Francken, que le Gouvernement belge envoya naguère en Afrique pour lui faire rapport sur l'état d'achèvement du chemin de fer ; M. Seeger et le comte de Robiano, fonctionnaires supérieurs du ministère des affaires étrangères, les collaborateurs du baron Lambermont et d'Émile Banning dans l'élaboration des actes diplomatiques de la Conférence antiesclavagiste de Bruxelles ; le capitaine commandant d'état-major Monthaye, professeur à l'École de Guerre.

L'Allemagne a pour délégué M. le docteur baron de Danckelman, de la section coloniale du département des affaires étrangères à Berlin. Ce savant qui a servi en Afrique la cause de la civilisation aux côtés de Stanley, sous la bannière du Comité d'études du Haut-Congo, a publié sur la climatologie et la météorologie africaines des travaux très remarqués, qui ont fait de leur auteur une autorité dans la matière. L'Autriche est représentée par M. le chevalier Mauricq de Sarnfeld, attaché au département des affaires étrangères à Vienne ; la France, par M. H. de Lamothe, commissaire général de la République dans le Gabon et le Congo français — nous rencontrerons M. de Lamothe à Libreville seulement — et par M. Jean Le Bret, ingénieur des mines. La Russie avait accrédité Son Excellence le conseiller privé Kologrivoff, président du Conseil du ministère impérial des voies et

communications. Outre ces personnages dont la qualité officielle leur vaudra la satisfaction de revêtir l'uniforme à Boma, à Tumba et à Léopoldville et de goûter ainsi les plaisirs des honneurs, d'après toutes les règles du protocole, sur la chaude terre africaine — il y a d'autres invités de marque. Nous citons parmi eux M. Buls, le bourgmestre de Bruxelles, un illustre voyageur devant l'Éternel; M. le chanoine Seegers, vicaire-général de Mgr l'évêque de Gand; Melle Mottin, l'aimable belle-sœur du colonel Thys; M. Hippolyte Lippens, ancien bourgmestre de Gand, administrateur de la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie, accompagné de sa gracieuse jeune fille; M. Robert Osterrieth, représentant la Compagnie des Produits du Congo; le major d'état-major Wouters, sous-directeur au ministère de la Guerre; le major Gilson, délégué du Cercle Africain d'Anvers; le major adjoint d'état-major Storms, ancien administrateur des stations du Tanganika; les capitaines Weyns, — un ancien Africain — Bourgoignie et Baltia; l'intendant en chef C. Van den Plas, M. N. Diderrich, directeur du commerce et de l'industrie — ces deux hauts fonctionnaires de l'État indépendant allant remplir une mission d'inspection au Congo — M. Conrad Lentze, chancelier de la légation impériale d'Allemagne à Bruxelles; l'ingénieur Espanet, directeur en Afrique de la Compagnie du chemin de fer; M. le curé Buysse, ex-aumônier de l'hôpital de Kinkanda (Matadi); enfin les aimables docteurs du bord, MM. Cantineau et Jullien, ce dernier, ancien médecin de la Compagnie du chemin de fer à Matadi.

La presse avait député une pléiade d'écrivains distingués. Citons M. Tardieu, le très sympathique président de l'Association générale de la presse, directeur de l'*Indépendance belge*; M. Van Drunnen, professeur de métal-

lurgie à l'École polytechnique de l'Université de Bruxelles, correspondant du *Petit Bleu;* M. Fritz Rotiers, de la *Chronique;* M. René Vautier, directeur de *La Belgique coloniale;* M. Moreels, un ancien Congolais, le dessinateur bien connu de *La Réforme;* M. De Lantsheere, de *La Côte libre.* M. Degroot, un « globe-trotter » qui a vu le Japon et l'a décrit avec humour, représentait *La Patrie;* M. Nyst, *Le Soir;* M. Verhaegen était le mandataire du *Bien Public.* J'en passe et des meilleurs. Ils me permettront de ne pas citer ici leurs noms, pour ne pas allonger outre mesure cette énumération.

Le *Figaro* nous avait envoyé le baron de Mandat-Grancey, — ancien officier de marine, esprit et écrivain distingués, causeur spirituel et charmant. M. de Grancey est le frère de Madame de Denterghem, dame d'honneur de la Reine des Belges, il vient souvent dans notre pays. Le brillant chroniqueur du *Figaro* et de la *Revue des Deux Mondes* n'est d'ailleurs pas un inconnu pour nous.

Le Temps, le Tour du Monde, la presse de Berlin avaient délégué respectivement M. Pierre Mille, un reporter plein d'esprit malicieux, qui a fait la campagne de Madagascar — ce qui n'est pas déjà banal — M. Lorin, professeur à la Faculté de droit de l'Université de Bordeaux et M. Ruhemann, un érudit. En somme, direction du voyage, représentant du Roi-Souverain et délégués des Gouvernements étrangers, journalistes professionnels et occasionnels, invités de toutes marques, nous sommes une soixantaine en attendant les compagnons de route que nous devons recueillir à Lisbonne, à Dakar, à Libreville et à Matadi. Si je dois en croire les prémisses, il n'y a pas de danger que nous mourions en route... d'ennui. *All right !*

III

La vie à bord

Dimanche, 12 juin.

Le soleil s'est levé dans un décor de grisaille sur une mer calme, puis dédaigneusement, il s'est dérobé à nos regards pour toute la journée. Nous sommes sortis de ce goulot que l'on nomme le Pas-de-Calais, nous naviguons maintenant dans la Manche. C'est le jour du Seigneur, et M. le chanoine Seegers va tantôt nous célébrer le saint sacrifice de la Messe. A 9 heures, le gong du bord retentit grave et solennel; nous nous réunissons dans le large couloir des cabines de première classe, au fond duquel un modeste autel a été dressé. Les prières du prêtre, accompagnées en sourdine du grondement de l'hélice mordant les flots, sont suivies avec recueillement; son allocution toute familiale jette dans l'assistance une note émue. Avec un peu d'imagination méridionale, on se croirait aux premiers temps de la chrétienté, dans les catacombes...

*
* *

Vous me demandez quelques renseignements sur la vie à bord. Qu'y fait-on? — Mon Dieu, on ne fait rien ou peu de chose; on regarde la mer, paresseusement étendu dans un confortable fauteuil, dans une moelleuse chaise longue; c'est la vie contemplative, c'est l'existence heureuse sans l'ennui quotidien des lettres, des journaux, des soucis de la lutte pour le lendemain : bref, on se laisse vivre en respirant à pleins poumons la réconfortante brise.

Naturellement, les dispositions d'esprit et autres sont excellentes. La Compagnie du chemin de fer, d'ailleurs, fait royalement les honneurs de la maison. L'*Albertville* est transformé en un immense hôtel flottant, le yacht d'un Vanderbilt où il y aurait table ouverte, et quelle table, quels menus ! Grandgousier en serait mort d'indigestion.

L'*Albertville* ayant été entièrement affrété par la Compagnie du chemin de fer pour l'usage de ses invités, n'a pas de marchandises dans ses cales, rien que du charbon. Notre bateau peut donc faire escale partout sans payer

de droits de quai, il est classé comme yacht. Superbe navire, hardiment découpé dans ses œuvres vives, s'élevant bien à la lame, jaugeant net 3000 tonnes environ, mesurant 110 mètres de longueur, 14 de largeur à son maître-bau et $8^{m}50$ de tirant d'eau ; l'*Albertville* a 30 cabines de première classe, 16 de seconde classe, toutes très bien aménagées et pourvues des installations les mieux comprises au point de vue de l'hygiène et du confort moderne. Il sort des chantiers de Sir Raylton Dixon à Middlesbro, sur la Tees, et a été construit en 1896.

Le commandant du navire, M. le capitaine Blake, est

un marin connaissant son métier à fond et, ce qui ne gâte rien, un gentleman dans toute l'acception du terme. Les cadres se composent de quatre officiers dont le « premier » né au pays de Walter Scott, me fait l'effet d'une sorte de loup marin, pas commode du tout à aborder. Habituellement il « grogne » en rentrant de son quart de nuit, une sorte de ballade, macabre comme un spectre d'Ossian, lugubre comme les brouillards du lac Katrin,— à en juger du moins par le ton de la chanson que je suis condamné à entendre, occupant la cabine voisine de la sienne.

Le service des invités est assuré par les *stewards* ou garçons de cabine, et par une légion de cuisiniers et d'aides-cuisiniers, dont trois nègres sierraléonais, sous les ordres d'un Vatel, — un artiste ayant « travaillé » dans des maisons où, comme chez Lucullus, on mettait les petits plats dans les grands, un adepte de l'illustre Carême.

Puis vient dans l'ordre hiérarchique, après les officiers du bord, le commissaire ou *purser*. Le commissaire est, à la fois, l'économe, l'officier de police et l'employé de l'état-civil du bateau. C'est l'homme dont il fait bon — on le sait — d'avoir la haute protection quand on désire une confortable cabine ; l'homme qui livre les délinquants de l'équipage à la justice sommaire du bord, puis à celle des terriens, à la première escale ; l'homme qui signe les déclarations de décès et enregistre les naissances ; en un mot, le factotum des morts et des vivants ! Après le *purser*, il y a le maître d'équipage ou *bosseman*, souvent en même temps, maître-charpentier ; l'arrimage des marchandises, les œuvres hautes et basses du navire sauf les machines forment son domaine. Les mécaniciens et les chauffeurs — ces forçats de la maison flottante — constituent un

monde à part. Le mécanicien en chef a rang de premier officier. C'est le « Chief Engineer ». Au bas de l'échelle se trouvent les matelots et hommes d'équipage. En tout, nous avons plus de 60 individus à notre service. N'avions-nous pas raison de prétendre que la Compagnie nous traite de princière façon ?

*
* *

On ne s'ennuie pas à bord, les journées s'écoulent rapidement. Nous sommes, presque toute la journée durant,

LA VIE A BORD. — ÉCHANGE DE VUES APRÈS LE LUNCH.

sur le pont supérieur, d'où nous interrogeons l'horizon. Chercher à reconnaître, dans le champ de sa longue-vue ou de ses jumelles, les couleurs du navire qui passe au large,

son nom, sa structure, son port d'attache, son capitaine... voilà une première occupation. Elle n'est pas banale, je vous prie de le croire ; et comme, parmi nos journalistes et les invités, il y en a qui ne manquent pas d'esprit et qui cultivent la plaisanterie, vous pouvez vous imaginer si l'on perd l'occasion de rire. Puis on s'applique à connaître le point précis où le navire se trouve sur sa route. Ainsi, à 2 heures aujourd'hui, nous sommes passés au sud de l'île de Wight, tout contre la pointe Ste-Catherine. Le ciel était voilé, la journée, restée grise ; l'île apparaissait comme une grosse masse confuse aux bords largement estompés ; on la devinait plutôt qu'on ne la voyait. Là est Ventnor, là est Sandown.

Comme il faut se donner du mouvement, on a organisé des jeux de palets. J'avais proposé le fameux « Shuffel-board » bien connu de ceux qui ont navigué à bord des Transatlantiques. Le capitaine, avec une exquise urbanité, avait donné immédiatement des ordres pour traduire cette proposition en une artistique réalité ; mais il faut croire que chaque latitude a ses récréations préférées, et le délassement favori des voyageurs pour l'Amérique se trouva ne pas être celui des « Africains ». Mais n'importe le jeu, les joueurs rivalisent d'adresse ; les *matches* les plus fantastiques sont proposés et aussitôt acceptés. Des hommes graves, très graves — devinez si vous le pouvez, dites leur nom si vous l'osez — y prennent part et le soir arrive sans qu'on l'ait attendu.

Lundi 13 juin, 1 h. 1/2 du matin.

Nous sommes quelques passagers attardés, retenus sur le pont par la tiédeur de la nuit. Tout à coup le ciel s'illumine, par intervalles réguliers, d'immenses éclairs. La

mer se fait plus dure, les vagues sont plus saccadées, plus courtes. Nous devons être près de la côte française. Nous montons sur la passerelle, l'officier de quart nous renseigne : le navire passe près d'Ouessant. C'est le phare, ce feu dont nous voyons les éclats alternatifs.

Mardi 14 juin, 10 h. du matin.

Mer forte. Cette nuit, le golfe de Gascogne nous a rudement secoués. A 10 heures du matin, nous découvrons le cap Finistère ; nous avons donc longé le golfe de Gascogne, d'Ouessant à la côte espagnole, dans la direction N. S. S. O. A tribord, à bâbord, des navires à vapeur. Au loin, une masse confuse. Serait-ce l'escadre fantôme de l'amiral Cervera qui aurait réussi à sortir de Santiago ?... Serait-ce une flotte américaine venant menacer Cadix et la côte de l'Andalousie ? Et nous n'avons plus de journaux ! Déjà le besoin s'en fait sentir et nous venons de quitter à peine le pays de la « monoline ». Il paraît que les journalistes — les vrais du moins — ne s'en plaignent pas. Pensez donc : nulle copie à fournir au monstre de metteur en pages ! Demain nous serons, à 5 heures du matin, à l'entrée du Tage. Tout va bien à bord. L'ordre et la paix règnent. Le colonel, le « patron » de l'*Albertville*, comme nous l'appelons un peu irrévérencieusement, est d'une bonne humeur inaltérable.

IV

La première escale. Lisbonne. Cintra

O Lisbonne ! O ma patrie ! N'est-ce pas dans *Don Sébastien*, cet opéra oublié de Donizetti, que l'on chante cette invocation au vieux sol lusitanien ?

On nous avait annoncé la terre pour le matin du 15, de très bonne heure. Je m'étais levé, à peine la cloche du bateau avait-elle « piqué » cinq heures.

Le ciel était voilé, rien à voir. Des compagnies de mouettes s'égayant autour du bateau annoncent cependant que la terre est proche. A 7 heures, une bande gris sale raie l'horizon, la terre est là. A 7 heures 1/2, le soleil perce timidement le brouillard, la scène s'illumine peu à peu et nous voyons se profiler, cette fois, nettement la côte. Tout au haut, la blanche citadelle de Cascaes, puis la jolie bourgade de Cascaes elle-même dont les maisons dégringolent du sommet de la côte en bonds fantastiques jusqu'à la mer.

Cascaes, c'est la ville de bains de Lisbonne ; de loin, on dirait quelque bourgade flamande qu'une fée aurait transportée, d'un coup de sa baguette magique, sur la crête de la dune portugaise. La bourgade d'ailleurs est vraiment jolie à voir ; la plage au sable fin et satiné lui dessine un ourlet de dentelle au bas de sa robe parée d'éclatantes couleurs : en somme, un tableau de délicieuse fraîcheur, une vivante aquarelle de Cassiers, où le ciel serait d'un bleu tendre et les flots d'émeraude. L'*Albertville* prend le large pour ne pas manquer la passe de l'estuaire du Tage. L'entrée du fleuve, très imposante — 2 à 3 kilomètres de

largeur au jugé — présente, en effet, deux bancs de sable, recouverts de six mètres d'eau seulement à la marée haute. Entre la rive nord et le premier banc, s'ouvre une passe profonde de vingt mètres ; une deuxième — la passe du sud — court entre les deux bancs. C'est la passe du sud qu'enfile notre navire. Un pilote portugais, figure de vieux loup de mer au collier de barbe

L'ENTRÉE DU TAGE.

grise, au teint hâlé, ravagé par la brise, monte à bord. Nous nous engageons dans le Tage. A gauche le vénérable fort San Juliano, à droite un autre ouvrage de fortification d'une antiquité tout aussi respectable, la tour de Bugio, assise comme un sphinx rêveur, sur son rocher de granit.

Il faut bien le dire, on conçoit difficilement que l'entrée du fleuve, cette artère vitale conduisant à Lisbonne, au

cœur du Portugal, soit aussi modestement défendue. Les forts qui s'échelonnent le long de la rive depuis la pointe de San Juliano jusqu'à Lisboâ n'ont d'intérêt, évidemment, que pour l'archéologue et le touriste. Cependant Lisbonne bombardée, c'est la conquête du Portugal réalisée sans coup férir. Mais avons-nous bien le droit de juger des moyens que les nations entendent mettre en œuvre pour défendre leur honneur ? Et puis, par ce soleil qui brille si joyeusement au milieu de ce paysage grandiose, que nous importent la politique et ses commentaires acerbes?...

L'*Albertville*, avec une majestueuse lenteur, battant fièrement le pavillon belge, vogue maintenant vers Lisbonne. A gauche se développe Belem avec sa vieille tour arabe, ce joyau d'orfèvrerie architecturale dont les minarets ajourés, les bretèques en dentelle font l'admiration des délicats de la pensée, une vraie merveille ! Plus loin le couvent des Hiéronymites, à côté l'église de l'Estrella, dans le haut le massif et imposant Palais royal, plus haut encore l'Observatoire royal, enfin tout à coup, se montrant dans tout son éclat, superposant ses étages les uns aux autres en terrasses gigantesques, Lisboâ, l'antique capitale de la Lusitanie, avec sa fourmilière de maisons, son chaos de maçonneries. La vue de Lisbonne, baignée par les eaux du Tage, est connue ; elle partage avec celles de Naples, de Constantinople et de Rio-de-Janeiro la faveur des artistes ; à mon avis, c'est Naples moins son verdoyant cadre de cyprès, moins le Vésuve, moins les admirables îles de Capri et d'Ischia ! Malgré cela, j'ai trouvé la baie de Lisbonne superbe. En fermant les yeux, je la revois dans son cadre immense avec ses navires — hélas ! *rari nantes in gurgite vasto* — éclairée magiquement, roulant à chaque goutte d'eau une paillette

de soleil, elle me représente un vrai décor de féerie. Ce sera un des meilleurs souvenirs de mes pérégrinations.

L'*Albertville* a stoppé pour laisser monter à bord un officier de la marine portugaise, venu en pinasse. C'est l'aide de camp du ministre des colonies, M. le lieutenant don Luiz Gaëtano Pereira, qui vient saluer, de la part de son chef, le représentant du Roi Léopold et le lieutenant-colonel Thys. L'ancre est jetée et nous allons pouvoir débarquer près d'un bâtiment d'un style administratif quelconque qu'on nous dit être l'Arsenal. Hélas! auparavant il faut que les docteurs du bord certifient, dans le grimoire voulu, à la « Santé » — cet organisme des ports de mer qui suscite, par sa proverbiale lenteur, tant de flots de colère chez les voyageurs pressés — qu'aucun de nous n'a ni le choléra morbus, ni la peste bubonique. Enfin, nous voilà à terre et nous prenons par la place du Commerce, très majestueuse avec ses galeries en colonnades, vers l'Avenue de la Liberté où nous avons rendez-vous à l'hôtel Avenida Palazze, un des fastueux caravansérails de la Compagnie des Grands Hôtels. Nous y recevons communication du programme de la journée. Le voici dans toute sa concision : il est 10 heures, vous pouvez flâner dans Lisbonne ; à 11 h. 1/2, on prendra le train pour Cintra d'où nous reviendrons ensuite déjeuner à l'hôtel, puis, à 4 heures, l'*Albertville* dérapera et redescendra le Tage pour continuer sa course vagabonde. C'est la devise du voyage : *Multum in parvo.*

*
* *

Je ne vous décrirai pas Lisbonne. Je vous dirai seulement que la capitale du Portugal est située dans un endroit merveilleux, en amphithéâtre, au bord de la mer. Vous vous en doutiez peut-être. Les Portugais disent :

Que naô visto Lisboa, naô tem visto casa boa. Je n'en disconviens pas, je crois vous l'avoir dit, l'aspect tout d'abord est agréable. Mais que la ville est horriblement pavée ! Puis, pas de verdure, pas d'ombre. Tout au plus quelques arbres anémiés, poudrés à frimas d'une poussière blanche et fine. Çà et là quelques édifices imposants par leur masse, plus loin un large boulevard mais bordé de maisons d'un style pitoyable, sans goût. Dois-je l'ajouter ? Lisbonne, vue de près, ne m'a pas fait l'impression d'une capitale, c'est plutôt une grande ville de province. Les étrangers ne doivent pas y affluer, en cette saison du moins. D'ailleurs, quand le vent souffle de la sierra de Cintra, il fait terriblement chaud à Lisbonne.

Notre « bande » fait sensation sur le port et devant Avenida Palazze. Évidemment, on nous prend pour des insulaires de distinction dont les barnums de quelque Thomas Cook and Son sont chargés de promener le désœuvrement. Mais qu'importe ! Je braque mon objectif sur quelques coins intéressants — il n'en manque pas à Lisbonne — je croque deux ou trois tableaux de genre, puis en route vers la gare pour Cintra.

*
* *

Cintra ! Oasis aux ombres délicieuses au milieu de ce sol brûlé, sans arbres, de la Lusitanie ! Voir Lisbonne et passer à côté de Cintra serait un crime ; ce serait aller à Rome sans pousser jusque Frascati. Le sol s'y relève pittoresquement ; la nature et l'homme -- l'homme, c'est le paysan, si industrieux, si sobre, si travailleur, de la Lusitanie — y ont planté de merveilleux bosquets d'orangers, de citronniers, d'oliviers, d'eucalyptus, c'est-à-dire qu'on y trouve la parure exubérante des régions tropicales et cela près des majestueux types de la flore des pays

tempérés, les palmiers à côté des châtaigniers, des hêtres et des peupliers ! Nous y arrivons en juin ; mais en mars, quand ce jardin merveilleux est en fleurs, et que les orangers ont semé sur le velours des verts gazons leur neige parfumée, le spectacle doit être prestigieux. Les rois de Portugal ont dans cet Eden un ancien château en ruines, de vision romantique. Il domine Cintra, le front dans les nuages. L'antique demeure royale est d'une architecture bizarre, mi-gothique, mi-arabe ; c'est une masse imposante de créneaux et de donjons où s'est donné libre carrière la fantaisie échevelée de l'imagination orientale, éprise de meneaux curieusement fouillés, de festons et d'astragales. Remarqué, dans cette course rapide à travers Cintra, la prison municipale. Dans cette délicieuse féerie il y a, en effet, une geôle. Ah ! rassurez-vous, une geôle paternelle où les détenus causent paisiblement avec leurs parents et amis, à travers les barreaux — des barreaux pour rire. Ceux qui sont relégués au premier étage de cette hôtellerie font aller de ci de là, suspendue à une corde, une manne, dans l'espoir que la charité des passants y fera vraisemblablement tomber quelqu'offrande. Cela se passe sous l'œil bienveillant de l'autorité. Hâtons-nous de le dire, la police municipale de Cintra n'a rien de l'air terrible des alguazils de l'Inquisition. M. le bourgmestre Buls semblait prendre beaucoup d'intérêt à cette petite scène de saveur... toute portugaise. Peut-être rêvait-il à quelque innovation de ce genre pour notre prison communale !

A l'hôtel Avenida Palazze, nous rencontrons notre ministre à Lisbonne, M. le comte du Bois d'Aische. Son Excellence a la gracieuseté de nous faire la conduite jusqu'à bord de l'*Albertville*. Là, la coupe de vin de Champagne à la main, le colonel Thys boit à la Belgique, à son

représentant. M. le comte du Bois répond, en termes émus : il est heureux de rencontrer des compatriotes sur la terre étrangère, il salue avec joie l'achèvement de la grande œuvre, du chemin de fer du Congo. On acclame vigoureusement. Allons ! Encore un bon moment. Décidément, on nous gâte sous tous les rapports. Mais l'ancre est remontée, l'hélice fait entendre son ronflement, le navire fend de nouveau les flots du Tage. Lisbonne disparaît peu à peu dans le lointain rose... Voici, une dernière fois, la pointe de San Juliano avec son antiquaille de fort, le noir rocher de Bugio, Cascaes la coquette ; tout le paysage vu à cinq heures du matin dans une teinte grise, éclairé, à ce moment de l'après-midi, d'une lumière chaude et aveuglante puis, immense sous le ciel bleu, la mer, bleue aussi mais d'un bleu de turquoise, dont le pouls bat en longues lames sous la caresse de la houle. En route pour Madère, pour les Hespérides !

P. S. Nous avons reçu à bord deux nouveaux passagers : ce sont les délégués de l'Espagne : M. Carderera y Ponzan et M. de los Terreros, ingénieurs du service des ponts et chaussées et des voies ferrées. Ils représenteront, à l'inauguration du chemin de fer, le gouvernement de Sa Majesté Alphonse XIII.

Deux autres touristes nous ont rejoints à Lisbonne : MM. Delcommune, frères. L'un, M. Alexandre Delcommune est l'explorateur bien connu du Katanga dont les émouvantes aventures au pays noir sont encore présentes à notre pensée. Ce vétéran du Congo va en Afrique, à peu près comme vous et moi nous allons à Paris. M. Émile Delcommune, son frère, est administrateur-directeur de la Compagnie des magasins généraux.

IV

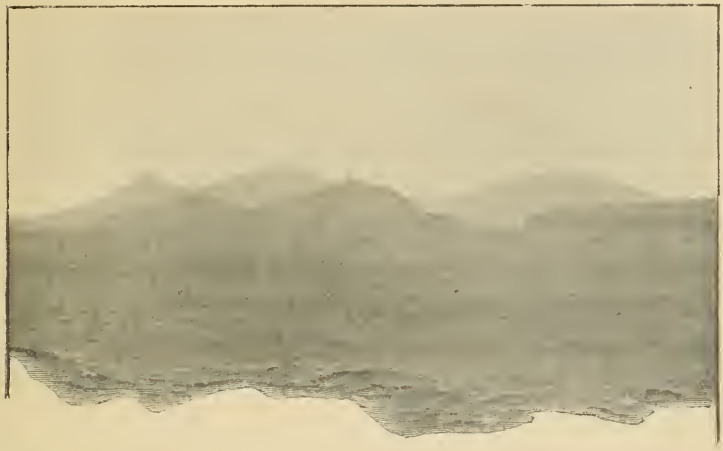
Porto-Santo. Madère

Vendredi 18 juin.

Partis de Lisbonne, le mercredi 16, poussés par les vents alizés que nous avons rencontrés par le parallèle du détroit de Gibraltar, nous avions Porto-Santo, la plus orientale des îles de l'archipel Madère, en vue vers 10 heures du matin de la journée du 18. Porto-Santo ou Port du Salut — ainsi nommé par les chevaliers Gonçalvez Zarès et Tristan Vaz Teixeyra qui y furent jetés par la tempête et qui, revenus en Portugal, reçurent de l'infant don Henri la mission de coloniser l'île, — Porto-Santo et Madeira, comme d'ailleurs les Açores, les îles du Cap-Vert et Sainte-Hélène représentent des cratères d'anciens volcans. Que ce soient là des produits d'éruptions sous-marines de date relativement récente — à l'époque quaternaire, d'après certains — ou les débris d'une chaîne volcanique côtière d'un continent aujourd'hui affaissé, abîmé dans les flots, les restes d'une Atlantide quelconque, qu'importe au fond : ce sont là spéculations géogéniques, et la science nous préoccupe peu ou prou, à ce moment où il est si bon de se laisser vivre de cette heureuse vie de sybarite qu'on nous a faite — *Deus nobis haec otia fecit* — où il est si doux de ne rien faire, où la mer est si belle et le soleil si réconfortant !

Porto-Santo est donc d'origine volcanique, soit ; son sol est constitué par des roches basaltiques et trachytiques, par des tufs. L'île nous apparaît maintenant en pleine lumière, à quelques encâblures du bateau. C'est une masse profon-

dément découpée, crevassée, fissurée. Les croupes sont nues, privées de végétation. Dans le ravin central — celui qui sépare les deux groupes de hauteurs qui forment le relief de l'île — çà et là de rares habitations jettent une note claire au milieu de cette morne désolation. Néanmoins, le soleil dore ces rochers couleur lie de vin d'une si chaude patine ; il y a là des oppositions de lumière d'un effet si charmant, des ombres veloutées se détachant du fond violemment roux par des dégradations si déli-



L'ÎLE DE PORTO SANTO.

cates, des clairs-obscurs où semble se cacher quelque nymphe mystérieuse, qu'on croirait voir une toile féerique de Rubé et Chaperon, les maîtres décorateurs de l'Opéra.

L'*Albertville* laisse Porto-Santo à tribord et met le cap sur l'île de Madère qui se trouve au sud-est. Nous passons en vue, à bâbord, des îles Desertas, qui font partie du groupe madérien. Le nom indique que la nature a été féroce à l'égard de leur sol : ce sont des rochers absolument stériles. A peine y découvre-t-on quelques misérables huttes de pêcheurs. Voici le cap San Lourenço, l'extré-

mité orientale de Madère, il se profile à notre droite; nous allons le contourner pour gagner Funchal, la capitale de l'île située sur la rive méridionale. En effet, brusquement au détour du cap, surgit des flots la masse imposante de Funchal à l'avant-plan, au fond d'une baie, puis l'île tout entière, d'une altitude moyenne de huit cents mètres, dominée par le Pic Rouge, qui a 1800 m. d'élévation. Funchal — la ville du Fenouil — est coquettement assise au bord de la mer à laquelle la relie un pier.

*
* *

De loin déjà, Funchal trahit son importance, ses maisons grimpent en théories compactes sur les pentes raides de la montagne. L'*Albertville* s'approche lentement, nous découvrons tout le panorama de la ville. En face de nous se dresse, dans sa plate et laide nudité, un grand bâtiment : c'est, paraît-il, le théâtre. A gauche, un îlot fortifié, relié à Funchal par une digue, qui protège la baie contre les vents du large. Au bout du pier, un autre bâtiment, plus riant, d'une chaude coloration rose. On nous apprend que c'est l'habitation du gouverneur. Tout contre, une superbe allée d'arbres aux puissantes frondaisons. Le paysage est malheureusement gâté par l'horrible cheminée de fabrique que l'on voit à droite. Plus haut que la ville, enfouies dans la verdure d'où elles émergent coquettement, de blanches villas. Plus haut encore, une église : c'est Notre-Dame de Belmonte. Nous y grimperons tantôt. Enfin, dans le ciel, se perdant dans les nuages, la cime du Pic Rouge. Mais, à peine notre navire est-il à l'ancre, en face du pier, que de toutes parts accourent, à force de rames, des canots montés par de jeunes éphèbes, nus jusqu'à la ceinture. Ils poussent des cris assourdis-

sants, à rendre jaloux des ânes qu'on étrille. *Plata ! Nagio ! Nagio ! Plata !...* Ce sont les plongeurs de Madère. Qui ne les connaît ? Dans cet étrange patois madérien formé de portugais, d'espagnol et d'italien, ils « font l'article » avec des gestes d'une exubérance, des jeux de physionomie vraiment comiques. Décidément, ils sont tous

VUE DE FUNCHAL, PRISE DU ÇASINO.

nés cabotins, ces insulaires du Midi, tous faits pour les planches. Nous leur jetons une piécette d'argent — *plata* — et voilà qu'aussitôt les jeunes tritons, musclés comme des Antinoüs, plongent — *nagio*. Ils passent sous la quille du navire, s'ébattent, s'ébrouent dans les flots de bleu cristal ! Sans aucun doute, cette onde claire et limpide comme du saphir en fusion est leur élément, elle les a vus naître.

Seulement, ne vous avisez pas de leur envoyer quelque sou de cuivre; ils ont des yeux qui lisent au fond de l'eau mieux que dans un livre, ils ne s'y tromperont pas et regarderont très dédaigneusement le pauvre sou choir sur le sable : ces hidalgos ne travaillent que pour un métal noble. Pourtant, un novice s'est laissé mystifier par une pièce de nickel. Ah ! si vous aviez vu sa figure quand, surgissant de l'eau, il put voir de près la pièce qu'il avait repêchée, si vous aviez entendu la kyrielle d'imprécations et d'injures qu'il lança à la tête du mystificateur, vous eussiez trouvé, comme moi, la scène passablement drôle et d'une saveur absolument typique.

Mais il est deux heures, nous avons hâte de débarquer. Du pier une magnifique allée de platanes mène à la place où se trouvent l'entrée du palais du gouverneur et la caserne. Les habitants de Funchal célèbrent aujourd'hui une de ces nombreuses fêtes que l'Église portugaise a conservées dans sa liturgie; les magasins sont fermés, la ville paraît endormie. Nous allons à la station du chemin de fer funiculaire qui conduit dans la montagne, à Belmonte. Quelques-uns de nos compagnons y vont en traîneau, un mode de locomotion particulier à Funchal dont les rues sont pavées de milliers de tout petits galets, ce qui constitue une surface de glissement excellente pour le traîneau, mais peu agréable pour le piéton. Ces véhicules sont pittoresquement traînés par des bœufs, des bêtes magnifiques, à l'œil doux, au pelage soyeux. Le conducteur les pousse de la voix, leur parle constamment par onomatopées qu'ils modulent de plaintive façon, assez analogues aux cris des cochers de Naples et des âniers du Caire. Parfois aussi, mais rarement, très rarement, le conducteur pique son attelage du bâton ferré qu'il porte à la main.

Nous allons à la station par un dédale de petites rues étroites et empuantées, aux maigres trottoirs dallés de lave. Les maisons, massives et tristes, ont les fenêtres closes par des volets ; des balcons grillagés courent le long des façades. C'est là sans doute que les belles señoras de Madère viennent respirer l'air du soir — cet adorable air de Madère, transparent comme une mousseline, embaumé du parfum des roses et des violettes — et peut-être, le cœur palpitant, écouter la voix de Romeo chantant l'invocation à la nuit, aux rêves d'amour :

Dormi pure, dormi felice
Dell' amor mio non ti scordar.

*
* *

Nous voici à la station du funiculaire. Le train se met en marche, mordant à même la crémaillère ; nous nous élevons lentement. La baie se déroule à nos yeux ; au loin, tout au loin, l'*Albertville* se balance gracieusement sur son ancre. A notre droite, les jardins du Casino municipal, dont les murs surplombent à pic les féeriques flots bleus. Plus haut, un vieux fort, aux murailles noircies, mais n'ayant plus rien de menaçant. Les géraniums ont envahi de leurs rouges frondaisons la crête des murs, les embrasures des canons : le cadre est résolument pacifique. La route, à gauche, longe une gorge profonde, une de ces crevasses que le soulèvement initial ou des commotions subséquentes ont creusées dans la roche. Au fond pleure un maigre ruisselet, la Santa-Luzia. A la saison des pluies — il pleut beaucoup et longuement à Madère — ce sera un torrent dévastateur. Ici des villas encloses de jardins merveilleux, remplis de mimosas, de roses, de glycines, de violettes, une vraie débauche de couleurs ; là, des bananiers, des palmiers, des vignes, des cannes à sucre, du maïs, toutes les productions de la zone méditerra-

néenne et même tropicale. Nous montons à 400 mètres d'altitude, le spectacle change, nous rencontrons les produits de notre flore septentrionale, des chênes majestueux, des hêtres, des sapins, des champs de seigle, des vergers avec des pommiers en fleurs. Madère est, en effet, la zone de transition idéale entre les régions tempérée et tropicale, un de ces points du globe traité en enfant gâté par la nature, où tout croît à merveille, où l'air est doux à respirer, l'île fortunée, en un mot. Si ses habitants le voulaient, s'ils pouvaient se résoudre à travailler au lieu de mendier ou de vivre de l'étranger — les mendiants pullulent à Madère avec la scrofule, née de la malpropreté et de la mauvaise alimentation — Madère produirait comme jadis, avec abondance, et la canne à sucre et le maïs et aussi le vin. Mais le vin pourtant ? A part quelques clos bien connus et dont les produits vont à des cours souveraines ou aux hauts barons de la finance, Madère ne livre que trop souvent, sur les marchés d'Europe, une horrible mixture faite de vins d'Espagne ou de Portugal, du jus de la canne à sucre et de cidre. Le raisin des vignobles que l'on rencontre autour de Funchal donne un vin lourd et capiteux qu'il faut couper par des crus étrangers ou du cidre : ce n'est certes pas le divin nectar qu'eût chanté Horace, s'il était né à Madère. L'île continue cependant à cultiver avec grand succès les fruits et les légumes ; elle se vante d'être le jardin maraîcher de Lisbonne. Les fraises, les abricots, les bananes, les oranges de Madère sont des fruits exquis. Tout pousse d'ailleurs dans cette terre, produit de l'érosion, par les agents dynamiques extérieurs — la pluie, l'air, la chaleur — de roches où se rencontrent, avec le sable, l'argile et le calcaire, les sels de potasse et de soude qui en constituent les engrais naturels. Comme les vallées sont profondes, que l'eau à l'époque des pluies ne manque guère, la couche de

terre végétale ne cesse de s'accroître et de s'enrichir d'éléments, toujours renouvelés, de fécondité. Mais le Madérien a peu de besoins ; il se laisse vivre, il n'aperçoit pas la « contingence » de l'idée du travail. Peut-être, au fond, la vie étant si courte, n'a-t-il pas tort ! Et puis, qui donc peut lui dénier le droit d'arranger sa vie à sa guise ?

L'église de Notre-Dame de Belmonte que nous rencontrons au terme de notre voyage, en suivant un charmant sentier qui grimpe en zig-zag, tantôt sous bois, tantôt longeant des vergers au gazon frais et savoureux, est bien intéressante malgré son style rococo. La légende veut qu'au temps jadis l'île fut désolée par une sécheresse persistante. Les habitants avaient pris leur recours auprès de la Mère du Sauveur, ils s'étaient jetés à genoux, implorant la Vierge Marie, la suppliant de mettre fin à leur misère. Et voilà que tout à coup, au haut de la montagne, dans un endroit où l'on vénérait une petite image de la Vierge — endroit très couru par les fidèles de Marie — une fontaine jaillit du sol, distribuant par flots une eau cristalline, délicieuse. La reconnaissance des croyants éleva sur la montagne, dans ce cadre de verdure ravissant, une basilique ; l'image de la Madone y fut transportée triomphalement. Depuis lors, l'église n'a cessé de s'enrichir des dons des riches comme des offrandes des pauvres ; la fontaine coule toujours. J'ai goûté de son eau, elle est exquise.

Mais l'heure du retour au bateau approche, il faut descendre la montagne et regagner le port. Nous prenons place dans un traîneau et nous voilà lancés sur des pentes vertigineuses. Les deux conducteurs galopent à nos côtés, ils dirigent le véhicule aux tournants du sentier. Parfois le traîneau glisse avec une vitesse telle que les patins en bois qui le soutiennent prennent feu aux galets de la route. Alors au premier palier on s'arrête et les conduc-

teurs graissent la machine. Et de nouveau, en avant avec une nouvelle ardeur ! Nous passons par des chemins merveilleux, entre des murs de jardins par-dessus lesquels s'échappent, dans une adorable sauvagerie, des branches de lauriers, de citronniers, d'orangers, des buissons de roses, nous côtoyons des cottages blancs aux contre-vents

LA DESCENTE EN TRAINEAU.

verts. Parfois le volet s'entrebâille et dans le cadre de la fenêtre apparaît une tête brune aux yeux curieux, des yeux profonds sombres comme la nuit, dont l'expression est soulignée en traits durs par une chevalure noire, très noire, presque crépue... Si nous regardons, intéressés, captivés par cette apparition, séduits par ce Murillo descendu de son cadre, brusquement le volet se ferme ; la belle enfant est modeste comme la violette qui embaume le jardin paternel. Encore une dernière descente, et nous

sommes en bas ; nous dévalons, cette fois, la côte avec la vitesse des grands express, 60 kilomètres à l'heure. Gare à la culbute ! A peine cette idée nous avait-elle germé dans le cerveau, que, patatras! nous courons heurter le traîneau d'un de nos camarades, arrivé déjà au bas de la pente. Un cri de douleur retentit. Mon Dieu ! que s'est-il passé? Un des conducteurs gît à terre, il s'est, paraît-il, cassé la jambe. Nous sommes consternés. Heureusement l'aimable docteur du bord, M. Cantineau, nous suit. Il examine la victime et déclare qu'elle n'a rien, absolument rien d'endommagé, ce dont on convient, mais en maugréant. Nous commençons à comprendre, le tour est bien joué ; Madère est truquée comme la Suisse de Tartarin. Sans la présence d'esprit du docteur, qui vite avait découvert la supercherie, nous étions condamnés à verser, entre les mains de notre maître fourbe, cinquante mille, peut-être même, qui sait ? cent mille reis.

Cent mille reis ? Peuh, une bagatelle ! Au Portugal, on jongle avec les milliers de reis d'une façon étourdissante, à vous éblouir comme le bouquet d'un feu d'artifice. L'étranger — on le conçoit aisément — a immédiatement l'idée la plus haute d'un pays où une note d'hôtel, quelque peu salée, se solde facilement par vingt mille reis. Rien d'étonnant non plus que des gens qui comptent par trois cents reis là où nous disons un franc, marchent la tête haute comme s'ils descendaient en droite ligne du Camoëns ou que le Roi de Portugal et des Algarves fût leur cousin. Mais le bateau est sous pression, nous allons partir. Le fils du consul de Belgique à Funchal, M. de Bianchi, monte à bord pour nous souhaiter bon voyage. Il nous conte divers épisodes de l'excursion que Léopold II a faite, il y a quelques mois, dans l'intérieur de l'île. Le Roi des Belges était venu à Madère sur son yacht en compagnie de M. Anspach, notre ministre à

Tanger et de M. le major Snoy. Sa Majesté est allée en excursion au grand Coral — le cratère principal de l'île — par une pluie battante, qui tomba sans discontinuer quatre heures durant. Le Roi qui était en palanquin — encore un mode de transport très usité à Madère — n'a pas paru trop ennuyé de ce contretemps, et bien que les coussins du palanquin fussent absolument trempés d'eau, la bonne humeur de notre Souverain est demeurée inaltérée jusqu'à la fin de l'excursion.

L'*Albertville* maintenant s'éloigne de la rive. Les plongeurs, les trafiquants de fauteuils en paille tressée, les marchands de broderies et de guipures — ce sont les industries caractéristiques de Madère — nous font escorte en vantant une dernière fois à grands cris et avec des gestes désolés, les uns leur talent natatoire, les autres l'excellence de leur marchandise; mais le navire force de vapeur et accélère sa marche; le beau panorama de Funchal avec le Casino municipal, l'hôtel rose du gouverneur, l'allée des platanes au premier plan, Notre-Dame de Belmonte dans son fouillis de verdure au second, et la masse imposante du Pic Rouge à l'arrière, tout cela disparaît lentement, se fondant petit à petit dans le crépuscule... Madère n'est plus qu'un rêve, mais quel rêve ! Quel joli livre à écrire, quel thème à développer que la destinée de cette île fortunée qui n'appartient plus à l'Europe et qui n'est pas encore l'Afrique, où croissent à côté l'un de l'autre, plutôt l'un au-dessus de l'autre, le chêne orgueilleux et le palmier, où sous le bananier pousse une fraise au parfum exquis, où l'on trouve et le raisin et l'abricot et la cerise, où l'air est imprégné des effluves de la rose, de la violette, où tout en un mot, est plaisir pour les sens de l'homme, où comme on chante dans *Mignon* : « C'est là que je voudrais vivre... » Adieu, Madère, ou plutôt au revoir !

VI

Les îles Canaries. En vue de Santa-Cruz. Le pic de Ténériffe. En route vers Dakar

Samedi, 19 juin.

L'*Albertville* a mis le cap sur le groupe des îles Canaries, sur ces autres îles « fortunées ». A trois heures de l'après-midi, nous découvrons par tribord une énorme masse dont le profil déchiqueté se découpe nettement sur un ciel sans nuages. C'est l'île de Ténériffe. Nous allons passer entre l'île et la Gran Canaria qui a donné son nom à l'archipel composé de Palma, Hierro et Gomera, les îles occidentales, de Ténériffe et Gran Canaria, celles du centre, de Lanzarote et Fuerteventura, les îles qui avoisinent la côte africaine. Comme constitution géologique, les Canaries ont, de même que Madère, une origine volcanique. Ténériffe cependant, que nous longeons par une mer aux flots d'un bleu intense, superbe, a le profil plus tourmenté que Madère. La rive Est — celle que serre de près le navire — se présente sous l'aspect d'immenses murailles basaltiques, tombant à pic dans des abîmes profonds, paraît-il, de 4000 mètres. Le sommet, nu, sauvage, désolé, est tailladé comme les dents d'un peigne. Çà et là, la côte dessine une échancrure au fond de laquelle s'élèvent, encadrées d'un peu de verdure, quelques maisonnettes groupées en hameau. Le pic de Teyde, appelé vulgairement pic de Ténériffe, nous apparaît dans une vision rapide ; son cône élancé a disparu brusquement dans cette masse de nuages qui font aux Canaries, comme à Madère, comme aux Açores et à toutes les îles de l'Atlantique,

une couronne quasi éternelle. Nous arrivons en face de Santa-Cruz de Ténériffe, la capitale de l'île. D'après ce que nous avons pu voir de la ville, celle-ci mérite une visite, mais l'*Albertville* doit être à Boma le 1er juillet, pour le XIIIme anniversaire de la fondation de l'État indépendant, il n'y a pas de temps pour s'arrêter. Nous remarquons, au nord et au sud de la ville, de nombreuses batteries, de construction récente ; les Espagnols viennent de les élever en vue, évidemment, d'une agression que pourrait tenter la flotte américaine. D'autres ouvrages s'achèvent dans le haut de la montagne ; on voit les tentes nombreuses d'un campement où des équipes de soldats travaillent avec ardeur, brouettant de la terre, dressant des talus, transportant du matériel de guerre. Cela nous fait songer à la lutte entre l'Espagne et les États-Unis. Où est l'amiral Cervera ? Manille est-elle au pouvoir du commodore Dewey ?... Les puissances européennes ne sont-elles pas intervenues dans le conflit ? — Nous sommes sans nouvelles.

*
* *

Il nous était réservé de pouvoir admirer le pic de Ténériffe dans toute sa splendeur. Nous étions à table, à cette table qui fait rêver des noces et festins de Gargantua, quand soudain, comme par un enchantement, le voile de nuages qui couvrait Ténériffe d'une ombre bleuâtre — nous étions au coucher du soleil — se déchira pour laisser passer la tête chauve de la montagne, cette fois nette, hardiment dessinée d'un trait vigoureux sur l'azur sombre des cieux. Le spectacle était féerique, prestigieux, digne d'un conte des *Mille et une Nuits*. En haut, tout à fait en haut, se perdant dans l'infini, le sommet de la montagne ; son pied drapé dans une sorte de mousse-

line de gaze d'un bleu velouté, laissait deviner, délicatement estompés, les contours; un instant après, vers l'ouest, une bande orange — les derniers reflets du soleil expirant sous l'horizon — vint colorer les nuages de ses fauves lueurs. Donnez à ce tableau, comme cadre, l'immense mer, d'un bleu ardoisé, parfois passant à l'encre, et placez au milieu notre navire, seul, comme perdu sur l'Océan. Ah! que j'aurais voulu avoir la palette de quelque grand maître pour retracer cette scène inoubliable! Heureusement je l'ai là, gravée dans ma mémoire. En fermant les yeux, je la fais revivre, je ressens encore une délicieuse émotion.

Dimanche, 20 juin.

Nous naviguons toute la journée. Le soleil commence à chauffer ferme, on approche du tropique. Par bonheur les alizés soufflent toujours et nous apportent un peu de fraîcheur de la direction du nord. Le bateau est suivi de bandes de pétrels ou hirondelles de mer, gracieux volatiles au bec corné, aux pattes palmées. Quelques-uns, fatigués de leur course vagabonde, de la poursuite incessante autour de la corde du loch, viennent, le soir, chercher le repos sur le navire; le matin, ils repartent en chasse. Les poissons volants, bondissant sur les flots avec un bruit de fusée — pstt!... les nautiles ou argonautes — ces mollusques curieux avec une membrane supérieure en forme de croissant qu'ils tendent comme une voile à la brise — parfois un grand poisson, cachalot, dauphin ou peut-être un requin, dont on ne voit que le dos, la mer à peine ridée, tel un lac d'huile : voilà le spectacle donné à notre curiosité. Ajoutez à cela la lecture sur le pont, la rêverie dans un confortable fauteuil, le *dolce far niente* et,

le soir, la contemplation d'un ciel radieusement étoilé, où brillent, dans toute leur splendeur, nos belles constellations boréales, l'orgueilleuse Vénus, l'incomparable Sirius, le bercement du navire par les flots lumineux, le calme et le charme infinis de la nature endormie.

Lundi, 21 juin.

Pas un bateau en vue. L'immense horizon, une mer toujours d'huile. Nous marchons assez rapidement, douze nœuds par jour, soit plus de 500 kilomètres. Demain nous serons à Dakar, un peu au sud du cap Vert, en face des îles de ce nom. L'*Albertville* y prendra M. le capitaine Arthur, consul de la Grande-Bretagne, désigné par son gouvernement pour le représenter aux fêtes de l'inauguration du chemin de fer du Congo.

*
* *

Le lieutenant-colonel Thys nous avait promis une série de causeries sur la question du chemin de fer. Il vient d'en donner trois avec le succès que vous devinez et l'intérêt que doit éveiller chez les auditeurs la défense d'une œuvre comme celle du chemin de fer des cataractes. L'intérêt est naturellement doublé, quand la thèse est exposée par l'auteur.

La question du chemin de fer de Matadi à Léopoldville a été examinée sous toutes ses faces, maintes fois et par la presse et dans des brochures spéciales ; elle est connue en Belgique, où le chemin de fer du Congo, après avoir été l'objet d'une foule de sarcasmes, récriminations et calomnies, y est devenu populaire, grâce à cette probité et à cette justice immanentes qui sont au fond de la conscience des foules. C'est vous dire que je n'entreprendrai pas de résu-

mer ces causeries ; elles y perdraient d'ailleurs et de leur saveur et de leur charme, et l'analyse que je tenterais d'en faire serait forcément sèche et incomplète ; enfin elle n'apprendrait rien à nos lecteurs. Du reste, j'aurai l'occasion de vous donner mes impressions personnelles sur l'œuvre du chemin de fer d'ici à quelques jours, quand nous serons sur les lieux mêmes. Que vous dire, au surplus, que vous conter ? si ce n'est que la mer est toujours belle, qu'il fait de plus en plus chaud au point que dans ma cabine j'ai constaté cette nuit, au thermomètre, 30 degrés centigrades ; que si nous avions à bord le tambourinaire de l'illustre Numa Roumestan et si la cigale chantait, il se croirait, au mois d'août, sur la brûlante terre de Provence ; que, le soir, la voûte étoilée nous montre déjà les constellations australes, la Croix du Sud — trop vantée — le Scorpion, le Centaure et les autres ; enfin que je donne ma langue aux chiens, vous renvoyant à Chateaubriand, un auteur qui est, comme on sait, de quelque mérite quand il s'agit de descriptions où la majesté de l'image doit s'allier à la sonorité et à l'élégance de la forme, où la phrase sera filigranée, biseautée, taillée à facettes, où, en un mot, le style sera « lapidaire ».

VII

Dakar et Gorée. Le « roi » de Dakar

23 juin, midi, par 7°26' de lat N. et 14° 06' de long. O.

Comme vous le verrez en prenant la carte d'Afrique, nous sommes à peu près par le travers de Sierra-Leone. A cause des événements qui se sont déroulés dernièrement dans cette colonie et qui y ont mis l'ordre en péril, notre navire n'y fera pas relâche. Il ira tout droit sur Dakar, pour mettre ensuite le cap sur Libreville, au Gabon ; nous serons là, en pleine région équatoriale.

L'*Albertville* est arrivé à hauteur du cap Vert, mardi 21 juin dernier, vers midi. Nous avions la côte africaine en vue depuis le matin, côte basse, sablonneuse, çà et là coupée d'un bouquet d'arbres. Le cap Vert, ainsi dénommé apparemment en raison des baobabs qui le couronnent, est une protubérance profilée en dos de chameau. Il est surmonté d'un phare. Puis la côte dessine un rentrant pour projeter immédiatement après un second cap : le cap Manuel.

Dakar se trouve au fond de la baie large et profonde qui succède au cap Manuel. En face, superbement éclairée, l'île Gorée, couverte d'habitations et dont l'imposante falaise est dominée par de formidables fortifications. Je dis « formidables », en raison des masses énormes de maçonnerie qui les constituent ; mais il est évident que l'artillerie actuelle, avec ses lourds projectiles et ses obus-torpilles, aurait bien vite fini de ces moyens de défense surannés, malgré le grand air dont se piquent et ces redans et ces casemates et ces bastions. Dakar même, par

contre, paraît mieux défendue par les batteries de gros canons, installées à la côte.

Le Sénégal appartient à la France depuis plusieurs siècles, et, comme on sait, St-Louis en est la capitale. Gorée était jadis le port du Sénégal. Aujourd'hui Dakar la neuve a remplacé Gorée l'antique. Comme la barre et

DEVANT DAKAR.

le ressac le long de la côte gênent considérablement les communications par mer entre St-Louis et Dakar, les Français ont construit une voie ferrée reliant les deux points. Ce chemin de fer qui passe par Rufisque — un autre port de la côte — longe celle-ci à quelque distance en traversant la contrée nommée le Cayor, sur la limite du désert. Quand souffle le *Khamsin*, il règne dans le Cayor une température horrible. M. le consul Arthur nous

racontait qu'il avait fait, par la voie ferrée, ce trajet de Dakar à St-Louis. Le voyage dure deux jours et donne l'idée d'un supplice, tellement la chaleur est atroce.

L'*Albertville* a jeté l'ancre entre Gorée et le môle qui protège le port de Dakar contre la barre, môle fait d'énormes blocs de basalte empilés les uns sur les autres. La baie de Dakar se développe maintenant tout entière sous nos yeux ; elle a deux kilomètres de largeur sur un kilomètre de profondeur. Avec Gorée à l'avant-plan, le stationnaire français — *La Durance* — et la vieille frégate, pimpante et coquette encore sous sa couche de peinture fraîche, servant d'atelier à la Marine, Dakar au fond, le tout éclairé violemment et d'une crudité de ton intense, le tableau ne manque ni de pittoresque ni même de grandeur. Le paysage ne tarde pas à s'animer. Madère a ses plongeurs, Dakar a les siens, mais les Tritons, cette fois, sont en bronze florentin. Ils accourent, les petits moricauds, car ce sont tous enfants de dix à douze ans, dans leurs méchantes pirogues à moitié remplies d'eau. Un d'eux, un bambin de cinq ans au plus, est à genoux dans un morceau de calebasse, grand comme un mouchoir de poche, il se démène dans cette moitié de coquille comme un diablotin dans un bénitier, pagayant avec une adresse merveilleuse et une ardeur qui risque de le brouiller avec les lois de la civilité, si les enfants n'avaient le privilège de n'être jamais indécents, quelque chose qu'ils fassent.

Mais la chasse aux gros sous va commencer. Mossou ! deux sous ! Mossou ! deux sous ! Et la bataille, faite de pirogues qui se heurtent, de plongeons inénarrables, de vagues qui s'entr'ouvrent pour engloutir les téméraires et les rejeter, une seconde après, ruisselants d'eau mais superbes de grâce plastique, — telles des statues antiques —

la bataille bat son plein, bruyante, animée. Mossou, Mossou ! deux sous ! On s'étonne de l'imprudence de ces noirs qui, au risque de se faire harponner par les crocs terribles des requins qui abondent sur les plages africaines, vont ainsi plonger au fond des flots pour une misérable pièce de deux sous ; mais rassurez-vous, c'est un jeune nègre à la

LES PLONGEURS DE DAKAR.

mine éveillée qui tantôt va nous l'apprendre dans son parler sabir : « requin bon pour nègre », « nègre être gri-gri pour requin ». Gri-gri, c'est fétiche, ce qui veut dire que le nègre est considéré par le requin — « considéré » est ici une figure de rhétorique — comme une chose sacrée à laquelle il est défendu de toucher. Cela n'empêche cependant que de temps en temps, paraît-il, quelque requin, mal éduqué, atteint peut-être de daltonisme, se trompe sur la couleur de la marchandise et, myope volontaire ou involontaire, prend un noir pour un blanc.

Une barque, à la grande voile trouée, montée par des nègres d'un profil superbe, très décoratifs dans leur longue chemise bleue que bouffe grotesquement la brise, accoste l'*Albertville* pour nous conduire à l'appontement de Dakar. La barque est usée, la corde qui tient le mât se brise, il y a des relents de graisse et de sueur qui vous impressionnent le nez désagréablement; mais les voyageurs sont de bonne humeur, le soleil ne tape pas trop dru sur les têtes prudemment abritées sous le casque, nous abordons tout de go. A peine avons-nous mis le pied sur le sol que les indigènes nous entourent de toutes parts. C'est une belle race que celle de ces Ouoloff; incontestablement elle contient beaucoup de sang berbère. Les hommes sont grands, bien faits, le nez ne semble pas trop épaté, la démarche est noble, digne; les femmes paraissent nonchalantes et paresseuses, elles se traînent avec ce dandinement des hanches, ces allures de couleuvres, cette flexibilité pleine de morbidesse que l'on connaît aux races méridionales ; elles ont l'air très farouches. Ainsi, la vue d'un appareil photographique, traîtreusement braqué sur elles, les fait fuire avec précipitation. N'oublions pas que la race est de religion mahométane, que le chrétien est l'ennemi, le « giaour » et que le voisinage du désert est fait pour achever de donner à ces populations, naturellement fières, un grand esprit d'indépendance. Sans doute la conquête les a plus ou moins dégénérées, et ces nègres arabisés s'habillent parfois de grotesque façon, faisant songer à quelque descente de la Courtille où la variété des couvre-chefs seule serait un sujet d'observation profondément perplexe ; sans doute encore, pour quelque menue pièce de monnaie, ils se font les bouffons du blanc, ils rient volontiers des plaisanteries peu généreuses que celui-ci commet si facilement, sans danger, à leur égard.

Mais ne vous y trompez pas, c'est de la gaîté de commande; au premier jour ils prendront leur revanche et, quand ils seront entr'eux et que le blanc passera, celui-ci, sans s'en douter, sera aussitôt passé au crible de la critique la moins bienveillante, parfois la plus sûre. Il y a là —l'observateur le plus novice saisira bien vite ce détail — une sorte de dignité naturelle dont le sentiment persiste

FEMMES DE DAKAR.

malgré tout, malgré l'avidité du lucre et la paresse proverbiale, malgré l'abâtardissement de la race.

*
* *

Dakar, jusqu'ici, n'est qu'une colonie de fonctionnaires. Les rues ont une belle largeur, quelques-unes même sont pavées; les édifices de l'administration, l'église, la caserne, tout cela a bon air. Seulement on désirerait y voir moins de fonctionnaires et plus de factoreries, plus de mouve-

ment dans le port. Mais Dakar est relativement récent et a pour lui l'avenir ; c'est, en effet, une porte du désert ouverte sur la mer. Avec Rufisque, le port situé plus bas, Dakar peut accaparer tout le trafic entre le Sénégal et l'Europe. Comme dans la colonie vit une population nombreuse, laquelle depuis beau temps possède la notion des

LES SPAHIS A DAKAR.

besoins et est même frottée d'un certain vernis de civilisation, très mince, si vous voulez mais réel cependant, on conçoit que Dakar a pour lui des éléments sérieux d'avenir économique. Les installations sont là, le port est magnifique, bien protégé ; il ne manque que les initiatives, le courant propulseur, les capitaux.

J'ai flâné, une heure durant, dans la ville. Les acacias flamboyants avec leurs grandes fleurs d'un rouge éclatant,

que l'on trouve plantés autour des cases des indigènes, donnent un aspect riant au paysage. Dans ce cadre se meuvent, graves et silencieux, les fils du désert si pittoresques dans leurs vêtements flottants; leurs femmes, ensevelies jusqu'au cou dans des pagnes très amples aux couleurs extravagantes, parées de verroteries et de gris-gris,

LE « HIGH-LIFE » A DAKAR.

bavardant comme des pies borgnes; les spahis aux culottes bouffantes, à la veste bleu-de-ciel, au teint de bronze que rend plus expressif le casque blanc, très crânes, superbes d'insouciance sous le rayonnement fulgurant de ce soleil de feu.

Nous avons traversé un marché plein d'animation; on y vendait des choses de toutes formes, de toutes odeurs surtout; un poète naturaliste y aurait trouvé de quoi composer

une nouvelle symphonie des fromages. Beaucoup de vermine, naturellement, beaucoup de djiques. Ces djiques sont des puces minuscules, vivant dans le sable d'Afrique et qui viennent s'insinuer dans le pied, entre la chair et l'épiderme, souvent au gros orteil — leur endroit de prédilection. Quand l'intrus est une femelle, elle se met incontinent à pondre et les larves, écloses des œufs, grossissent et provoquent sous la peau un gonflement, si pas un abcès. C'est très douloureux, paraît-il. Les nègres passent leurs nombreux loisirs à chercher les djiques qui sont chez eux en visite, ils les expulsent avec une virtuosité sans égale. Aussi a-t-on recours aux bons offices de ces pédicures noirs, lorsque la malchance veut qu'on fasse connaissance avec des parasites aussi incommodes.

*
* *

Le bateau doit partir à 4 h. C'est bien dommage, car nous eussions voulu pousser jusqu'au village où réside un ancien « roi » nègre. Ce souverain détrôné qui a conservé un vestige de harem et de cour recevait jadis une petite liste civile du Gouvernement français, mais elle était si maigre que, pour subvenir à ses frais de représentation, il a pris le parti de s'exhiber lui, ses femmes et ses enfants, à la curiosité des blancs. Cet oubli de la dignité royale lui a aliéné l'affection de ses anciens sujets, et aux nouvelles que nous demandons de Sa Majesté noire à Sulima, le patron de notre barque, celui-ci répond par un rire méprisant au possible. Au fait, ce personnage qu'on a affublé du titre d'ancien roi du Dakar, n'est qu'un grotesque fantoche et sa royauté, un truc très usé que les bons nègres emploient pour tromper la crédulité du touriste et lui soutirer ce qu'au Congo l'on appelle des matabiches et — en langage français — un pourboire.

Un long mugissement de la vapeur en guise d'adieu,

le commandement de *full speed ahead,* communiqué de la dunette au mécanicien, et l'*Albertville* se remet en marche. La côte pelée, roussâtre, aux bouquets de palmiers d'où surgit çà et là, imposant dans sa masse, un monstrueux baobab; Dakar avec ses batteries commandant l'entrée de la baie, le rocher de basalte de Gorée, jeté en sentinelle avancée au milieu des flots bleus ; le soleil de feu, ce su-

UN GOÛTER CHAMPÊTRE A DAKAR

perbe tableau digne de Fromentin, le peintre immortel des sites africains, va nous être enlevé dans quelques instants. Je l'avais enfin touchée, cette terre noire aux enivrants effluves, aux captivantes ardeurs, ce sol qui a attiré et épuisé tant de nobles cœurs, tant d'intrépides natures et dont l'haleine met le feu dans les veines, brûle le sang, dessèche les moelles — tel le terrible vent du désert. Comme Regulus, je pouvais m'écrier : « Je te tiens, puisque je t'ai foulée, terre mystérieuse ! »

VIII

En route vers Libreville. Les rats. Un homme à la mer

Vendredi, 23 juin.

Nous naviguons depuis mardi sans avoir vu la terre. Elle est là, à bâbord, mais nous sommes bien au large, à 50 milles au moins de la côte. Le courant du golfe de Guinée entraîne l'*Albertville* dans ses flots puissants, nous marchons bon train. De temps en temps, une voile au fond de l'horizon, elle disparaît rapidement. Nous avons croisé, ce matin, deux navires, le premier allant probablement au Brésil, le second arrivant du Cap. L'un venait des côtes aimées, l'autre y allait. Quelles nouvelles? — Bon voyage, mille compliments aux nôtres! Vous ne sauriez croire quel plaisir, quand on se trouve depuis bientôt une semaine au milieu de la « grande jatte » avec l'horizon sans fin, l'éternelle contemplation de la mer, quel intérêt suscite la vue d'un navire... N'est-ce pas aussi quelque morceau de la terre? Les êtres qu'il porte, nous ne les connaissons pas, mais, comme nous, ils peuvent être le jouet des flots; un courant de sympathie va de l'un bateau à l'autre, et si l'éther — le principe du mouvement, de la lumière et de la vie — pouvait par ses ondes communiquer nos sensations, en les imprimant sur quelque plaque d'une sensibilité extrême, quelle satisfaction pour les passagers qui, perdus au loin, sur la mer sans limites, resteraient en contact, par la pensée et par le cœur, avec ceux qui leur sont chers! J'ai l'air de vouloir ajouter un chapitre aux contes d'Hoffmann. Mais, vous verrez, cela se réalisera.

Vendredi.

Chaud, très chaud. Ce n'est plus la chaleur sèche de Dakar, mais une chaleur humide, moite. Nous sommes jusqu'au cou dans la fournaise. Sur le pont, le séjour est parfaitement supportable, mais les cabines embrasées ressemblent à des étuves. Pas moyen de fermer l'œil la nuit, on fond littéralement. Par intervalles, les gros nuages qui couvrent le ciel d'un épais matelas — le fameux « pot au noir » — crèvent en une copieuse ondée. L'air est momentanément rafraîchi, mais combien peu cela dure, bientôt le chaudron chauffe derechef et ferme ! Le soir venu, après un coucher de soleil irradiant de pourpre, parfois de bleu indigo, les nuages entassés les uns sur les autres en montagnes fantastiques, dans un chaos invraisemblable — un merveilleux Gudin — le ciel découvre brusquement, sans crépuscule, ses constellations, les nuages sont refoulés au delà de l'horizon, la lune brille, tranquille, dans le firmament, moirant d'argent la longue traînée d'écume que soulève l'hélice. C'est un des meilleurs moments de la journée, c'est le seul moment où l'on respire. A la vérité, alors il fait exquis.

*
* *

Au risque de paraître enfantin, il faut que je vous parle d'un incident comique qui a ému les habitants de l'*Albertville*. Tout événement à bord, quelque petit qu'il soit, a son importance. Voici l'affaire : les rats du navire murmurent, protestent. Ils ne sont pas encore en révolte ouverte, mais cela ne tardera guère car ils ont fait comprendre, par les troupes envoyées en escarmouche, que si « le patron » du bateau ne les traite pas avec plus d'humanité, ce sera la guerre sans trève ni merci. Cet

ultimatum nous a émus, c'est presque la menace du *Midi qui bouge*. Il faut être juste, messires les rats nous ont envoyé ce cartel à leur corps défendant,... ils crèvent de faim. Vous saurez donc que tout navire honnête, qui se respecte, a un certain nombre de rats. Ce sont les familiers de la maison. D'ailleurs, ils rendent des services signalés. Ainsi, lorsque le navire a des velléités de se disloquer, court des risques de sombrer, avant qu'il quitte le port les rats auront déserté leur logement sans hésitations, sans scrupules. Le trait est canaille sans doute, mais l'indication est sûre. Comme l'*Albertville*, au lieu de sa cargaison ordinaire dans laquelle il a toujours du riz, du maïs, du lard, etc., n'a à fond de cale que du charbon, la disette règne, terrible, calamiteuse, dans le royaume des rats ; la faim les a chassés jusque dans les couloirs, jusque sur le pont. Et comme, dans ces régions dont l'accès lui est interdit, s'épanouissent les parfums de la cuisine succulente — et combien abondante ! — de notre Vatel, la gent ratière s'est indignée de voir que l'*Albertville* était pour ses passagers une abbaye de Thélème et pour elle le radeau de la *Méduse*. Et la nuit, ce sont des sarabandes à la recherche des miettes du festin, les audacieux pénétrent même dans les cabines, s'emparent de tout ce qui leur tombe sous la dent, s'attaquent aux vêtements, aux objets de toilette ; ils sont allés, les monstres! jusqu'à enlever à coups de dents la gélatine des plaques d'un des photographes du bord ! J'avoue que c'est inhumain de laisser mourir de faim, fût-ce même un rat, alors qu'on se bourre de blancs-mangers et de confitures, mais leur voisinage m'est désagréable. En fait de rats, je n'aime que ceux du bonhomme La Fontaine. Ces sentiments sont ceux de nos camarades; alors tous, nous avons, pris de compassion et... de frayeur pour

notre garde-robe, demandé au commissaire du bord qu'on nourrisse les rats à fond de cale, ce qui a été fait. Depuis lors, l'ordre règne à Varsovie.

Dimanche, 26 juin.

Bonne brise, ciel couvert, température excellente. Commodément installé dans mon « rocking-chair », sur le pont, je me crois à Ostende, sous la marquise du Kursaal. Nous filons près de quatorze nœuds à l'heure. Le point, à midi, a donné : lat. 2°50′ N., long. 0°22″ W. Nous longeons toujours à distance, à 35 milles, la côte africaine et nous avons ainsi rangé successivement, à bâbord — sans voir — Libéria, le cap Palmas à la hauteur duquel le bateau a mis le gouvernail sur l'Est-Sud-Est, puis la côte d'Ivoire et la côte d'Or. Mardi nous passerons la ligne et nous arriverons à Libreville, au Gabon.

Lundi, 27 juin.

Il s'est produit tantôt un affreux accident qui nous a laissé une bien triste impression. Un matelot qui se trouvait sur un échafaudage volant à l'extérieur des bastingages, est tombé à la mer. On l'a vu, paraît-il, pendant quelques secondes — un siècle — nager et se débattre dans les remous de l'hélice. Le navire avait stoppé immédiatement, la chaloupe de tribord fut descendue de ses porte-manteaux. Cela se fit en une minute et un quart avec une grande précision et beaucoup de sang-froid, mais que la manœuvre nous parut longue ! Le bateau, par suite de la vitesse acquise, était déjà loin du point où s'était produite la chute. La chaloupe néanmoins fut poussée dans tous les sens, l'*Albertville* décrivit un cercle complet.

Hélas ! rien. Un moment, nous crûmes que les hommes du canot avaient repêché le naufragé ; dans le champ de nos jumelles, nous les avions vus se pencher au-dessus des plats-bords, puis une lame avait caché l'embarcation à nos regards. Malheureusement, notre espoir devait être vain. Le canot avait rencontré une des bouées qu'aussitôt après l'accident on avait jetées à la mer : elle flottait solitaire. Rien, rien ! L'homme a-t-il été happé par un de ces immondes requins qui suivent les bateaux, attendant quelque proie que leur jettera la Camarde, ou bien, épuisé, s'est-il laissé couler au fond de l'abîme ? Insondable et douloureux mystère ! La mer que je trouvais tantôt si belle, je la maudis maintenant ; la gueuse, elle ne rend presque jamais ses victimes, et, si elle consent à s'en dessaisir, c'est souvent une épave sans nom, qui vient échouer lamentablement sur le sable de quelque grève déserte.

Le drapeau flotte en berne. Les passagers qui étaient si gais, si heureux, sont atterrés ; ils ont senti passer près d'eux le souffle de la mort. Quant à moi, je n'oublierai pas de si tôt le terrible cri de l'homme qui a vu son camarade tomber dans le gouffre, ce cri de détresse vers le capitaine du navire : *A man over bord !*

IX

Une aventure à San-Thomé

Mardi, 28 juin.

Changement de programme. Nous nous réveillons en vue de San-Thomé, cette oasis de verdure au milieu des flots bleus, à quelques pas au nord de l'équateur. Comme, par suite du temps mis à chercher le malheureux tombé à la mer, l'*Albertville* est en retard, nous ne pouvons arriver à Libreville que vers le soir. Or, l'entrée du port n'est pas permise la nuit et, d'ailleurs, n'est guère possible. Le colonel a donc décidé que nous ferions escale à San-Thomé. Les passagers en sont enchantés, c'est un site intéressant de plus à classer dans leurs souvenirs de voyage. Nous voici donc devant San-Thomé, attendant la visite du Purgon San-Thomiste pour pouvoir descendre à terre. Soyons patients car les Portugais, nous le savons, ne sont pas habituellement pressés.

M. le chanoine Seegers, sur ces entrefaites, célèbre le saint sacrifice de la messe pour le repos de l'âme de l'infortuné matelot, du noyé d'hier. Tous les passagers et l'équipage y assistent profondément recueillis.

La Santé est venue et nous pouvons nous rendre à la côte. Seulement, comment ? Notre navire a dû rester par prudence à deux milles de la terre, il faut trouver quelque bateau indigène qui veuille bien venir nous chercher. Or, le malheur veut que le courant du golfe, la barre et le vent qui souffle de l'île, tout coïncide pour rendre le passage difficile. Deux, trois bateaux cependant se détachent de la rive, mais le vent les oblige à rebrousser chemin. C'est écrit, nous ne verrons pas San-Thomé. Enfin,

après une longue attente, un boutre monté par trois nègres parvient à accoster le navire. Nous nous décidons, une vingtaine, à tenter l'aventure, nous descendons par l'échelle de cordes dans le bachot, rudement balancé par la lame. Embarquer était déjà une opération pas mal

DEVANT SAN-THOMÉ. — UNE DESCENTE EN BATEAU PÉRILLEUSE.

périlleuse, mais cela n'était rien auprès de ce que le sort nous réservait. Nous voilà donc partis, il était 10 heures et demie. Étant le plus âgé de la bande et en raison de mes connaissances d'ancien marin d'eau douce dont j'avais eu le tort de me vanter, je suis élu chef de l'expédition. Jamais chef, je dois le déclarer, n'eut affaire à des chercheurs d'aventures moins disciplinés. A plusieurs reprises,

un parti de « froussards » demanda à retourner à l'*Albertville*, et je dus subir la honte du referendum, ce qui était un échec grave pour mon autorité. Joignez à cela un équipage composé de trois affreux nègres, en chemise sale, qui avaient l'air de ne pas trop s'entendre à la manœuvre, qui ne nous comprenaient pas et que nous ne comprenions pas davantage. Il y avait bien à bord des polyglottes distingués, ils firent tout au monde pour tâcher d'entrer en communication intellectuelle avec notre équipage, mais il fallut y renoncer de guerre lasse et, ce qui en somme était le plus sage, s'abandonner à la bonne étoile de nos marins noirs. C'est dans ces conditions que, durant trois mortelles heures ballottés, roulés dans tous les sens, nous fûmes, comme disait M. de la Harpe, le jouet de l'onde perfide. Après avoir couru une infinité de bordées, après avoir failli perdre une partie de notre mâture qui, parfois, faisait entendre les craquements les plus inquiétants, après avoir risqué de nous briser — ce qui eût été infiniment moins drôle — contre les récifs de la côte, nous devions finir par arriver enfin au débarcadère de San-Thomé, mouillés, crottés comme des chiens de rue.

Quelques-uns des passagers étaient dans une situation d'esprit lamentable. L'un — brave garçon s'il en est au monde — se tenait cramponné à la bouée de sauvetage que l'on avait de l'*Albertville* jetée par prudence dans le bateau au moment du départ : malheur à celui qui essayerait de la lui enlever, c'eût été une guerre d'Apaches ! Deux avaient le mal de mer et s'étaient accroupis au fond de la barque, recevant stoïquement les copieux paquets de mer qui tombaient à chaque embardée pardessus bord ; d'autres enfin, très loquaces d'habitude, ne disaient rien. Et les terribles requins qui abondent dans ces parages et dont on voyait de temps à autre passer la glauque silhouette dans les eaux du bateau ! Quel festin

pour ces loups de mer, si nous étions jetés à l'eau ! Mais le proverbe devait avoir raison : *Audaces fortuna juvat.* Notre équipage nègre, un moment ahuri par les ordres et contre-ordres que chacun prétendait leur donner et qui en seraient devenus fous si on n'y avait mis le holà, parvint enfin à remonter le courant et à nous amener à terre. Il était deux heures. Quel soupir de soulagement, quand nous sentîmes sous nos pieds le plancher des vaches !

Il n'y avait pas beaucoup de temps pour visiter la *Cidade*, la capitale de l'île. A bord de l'*Albertville*, d'ailleurs, on devait être inquiet sur notre sort ; nos compagnons de route avaient pu voir, après en avoir ri d'abord — comme de juste — combien nous étions peu maîtres de notre embarcation. Nous avions donc hâte de rassurer nos amis. La ville n'est, au surplus, pas intéressante à voir. C'est un grand comptoir, un ramassis très banal de maisons blanches, jaunes, roses, badigeonnées de couleurs criardes, servant de bureaux, de magasins. A noter cependant une assez vaste place, bien plantée, au centre de la ville. Quant aux installations du port, elles sont plutôt primitives. C'est que la prospérité de San-Thomé a bien décliné depuis que le Brésil jette tous les ans, sur les marchés du monde, des millions de balles de café, la graine qui formait jadis et constitue maintenant encore le plus clair des revenus de l'île. La *Cidade*, d'autre part, est affligée d'une mauvaise réputation au point de vue de la salubrité. Les planteurs habitent dans les parties hautes de l'île, au milieu de leurs cultures, et ne viennent à la ville que pour leurs affaires.

La population de San-Thomé est composée de blancs — des Portugais — de mulâtres et de nègres. Ceux-ci appartiennent un peu à toutes les races, fait qui est commun, comme on sait, à toutes les colonies à plantations, où l'esclavage a introduit les types les plus divers de la famille

noire. Tout cela n'empêche qu'il y ait à San-Thomé des choses bien curieuses à étudier, des coins pittoresques à observer, des tableaux de genre à fixer dans la mémoire. Il aurait fallu, pour cela, aller dans la montagne, voir de près ces belles et luxuriantes plantations qui font à l'île un manteau de verdure vraiment royal, lui couvrant les épaules, montant jusqu'aux sommets, jusqu'à ces pitons de volcans éteints qui jalonnent dans les nuages son arête dorsale. Mais il faut partir. En vain, nous avions cherché à nous procurer une autre embarcation, à trouver, s'il le fallait, un petit vapeur qui nous reconduisît, dans des conditions plus confortables, à bord de l'*Albertville* d'où l'on tirait maintenant le canon pour hâter notre retour. Impossible de trouver quoi que ce soit. Nous sommes donc obligés de réintégrer le boutre malencontreux qui nous a amenés, et de nous livrer, une fois de plus, à la discrétion de notre équipage nègre. On a raccommodé le foc tant bien que mal. Allons! A Dieu vat! Mais nos épreuves allaient finir, nous avions, cette fois, le vent et le courant en poupe, le boutre court comme une flèche droit sur l'*Albertville*, où on nous reçoit à bras ouverts, comme des enfants prodigues qu'on craignait de ne plus revoir. Quel plaisir de me retrouver dans ma bonne cabine, après avoir été secoué sans miséricorde dans un ignoble sabot durant des heures et attrapé un torticolis à éviter les bonds désordonnés de la mâture! Nous étions partis en toilette de villégiature, arborant fièrement qui un pantalon d'un blanc éblouissant, qui un gilet superbe, qui une jaquette du dernier « smart » ; nous revenions à bord, déguisés en débardeurs. Pour le surplus, nous mourions de faim. Mais qu'importe! nous étions enchantés de l'aventure.

Le soir, bien réconfortés et l'imagination aidant, nous avions « découvert » San-Thomé et je ne sais même pas si

quelques Tartarins ne poussèrent pas l'impudence jusqu'à écrire à leurs sœurs éplorées qu'ils étaient arrivés à terre à la nage, au milieu des bandes de requins dont froidement ils avaient bravé les attaques meurtrières. Ainsi se fait l'histoire. En ce qui me concerne, l'expédition de San-Thomé sera des souvenirs du voyage sinon le plus charmant, certainement un des plus vivaces et des plus émotionnants.

DEVANT SAN-THOMÉ. — LE RETOUR A L' « ALBERTVILLE ».

Mais San-Thomé, avec sa végétation merveilleuse, sa capitale sertie comme une perle dans une conque d'émeraudes et de turquoises, émergeant d'un océan de verdure où se balancent dans la brise les frondes des palmiers et des cocotiers, ses récifs frangés d'écume par les flots furieux qui viennent sans cesse se briser contre le roc, San-Thomé a disparu ; l'*Albertville* a repris son lourd collier de monstrueux travailleur de l'abîme, l'*Albertville* file vers le Gabon.

X

Libreville. Le passage de la ligne. Cabinda. Banana

Libreville, par 0°22 de lat. Nord. 29 juin.

La côte s'est montrée vers 7 heures du matin. Elle est plate, mais boisée. A 8 heures, nous entrons dans le large estuaire du Gabon. De blanches maisons à toits de tuiles rouges se profilent sur un fond de palmiers-élaïs, de cocotiers, et de manguiers, qui forme le décor le plus majestueux que j'aie vu jusqu'ici de la scène africaine. C'est merveilleux de tonalité. A huit heures et demie, le bateau jette l'ancre, nous sommes en face de notre escale, à 2 milles de la côte. C'est à Libreville que doit monter à notre bord M. de Lamothe, le commissaire général du Gabon et du Congo français que le gouvernement de la République a délégué aux fêtes d'inauguration du chemin de fer. Un canot à vapeur, amenant M. de Ballancourt, capitaine du port, lieutenant de vaisseau dans la marine française, vient ranger l'*Albertville*. Le colonel y prend place, il va chercher le délégué français. Nous irons, nous, à la côte dans les embarcations du bord. A peine mises à la mer, immédiatement elles se remplissent de deux pieds d'eau. L'auteur du délit ? Le soleil des Tropiques. On en sera quitte pour prendre un bain de pieds et voilà tout. En route !

Libreville avec ses maisons à l'européenne, confortablement aménagées, son église coquettement juchée à mi-côte, avec l'imposante demeure de son gouverneur, mérite évidemment l'attention, mais c'est d'un style colo-

nial dont on trouve les spécimens largement distribués à la surface du globe. Ce qui frappe surtout, c'est l'éton-

L'ALLÉE DES COCOTIERS A LIBREVILLE.

nante exubérance de la verdure — des manguiers touffus comme nos hêtres, des cocotiers au port élancé, un fouillis de frondes élégamment dessinées, des bambous nerveux, des palmiers gigantesques — c'est le paysage équatorial

impatiemment attendu, dans toute sa splendeur, dans toute sa majesté. Le soleil manque malheureusement à la fête, il boude depuis trois jours. S'il daignait jeter ses rayons de feu sur le tableau durant quelques instants seulement, ce serait magique.

Le jardin d'acclimatation, créé par les prédécesseurs de M. de Lamothe, l'objet des soins jaloux du gouverneur de Brazza, l'explorateur bien connu, le rival de Stanley, qui consacra à son entretien des sommes considérables, est une pure merveille. Nous nous sommes promenés sous ses splendides frondaisons durant deux heures, ayant l'intuition de ce que devait être le paradis terrestre. De majestueuses allées de cocotiers et d'élaïs dont les troncs montent au ciel comme les colonnes d'un temple bouddhique, des bambous énormes, des manguiers, des dragonniers de taille colossale, des acacias aux fleurs d'un rouge sanguinolent, des platanes superbes au feuillage découpé en dentelles par la main des fées, des taillis où poussent l'euphorbe, le caféier, le cacaoyer, où croissent côte à côte la vanille, la cannelle et le girofle ; l'ombre mystérieuse avec le calme de la forêt vierge, quelques huttes de nègres tapies dans la verdure ; ci et là un perroquet au plumage éclatant jetant dans le silence son cri strident comme une trompette de guerre ; des milliers d'insectes bourdonnants, affairés dans cet océan de vie, dans cette atmosphère de chaude et lourde lumière : tout, dans cet Éden, avait été réuni pour donner de la nature tropicale, de la flore de l'Afrique équatoriale, l'image la plus saisissante. C'est une admirable leçon de choses.

*
* *

La colonie semble très bien tenue. On sent l'effort évident d'une grande nation. Seulement l'effort obtenu est-il

bien en rapport avec la force dépensée ? Je ne vous en dirai pas long à cet égard, attendu que je me suis interdit de vous ennuyer à coups répétés de statistiques et de me livrer à des discussions économiques qui ne concernent pas notre Congo. Mais il est nécessaire et juste de le dire, lorsque les Français le voudront, ils feront du Gabon une colonie admirable : tous les éléments de prospérité y sont. La race nègre, celle des Pahouins, n'est pas laide;

UNE RUE DE LIBREVILLE.

les femmes ne manquent ni de grâce native ni de coquetterie. Les hommes me plaisent moins, ils sentent la domestication ; ce sont des nègres quelconques, analogues à ceux que j'ai coudoyés à Washington et ailleurs, mais on peut en faire des travailleurs et tout, dans les colonies tropicales, est dans cette formule.

A 10 h. 1/2, passagers nouveaux et passagers anciens, nous sommes à bord. Le navire continue vers Cabinda, où nous devons prendre le délégué portugais. La tempéra-

ture a beaucoup fraîchi ; le thermomètre marque à peine 24 degrés centigrades et nous sommes à l'Équateur ! Il est vrai que le soleil persiste à se dérober à nos regards ; le ciel voilé et la mer toujours grise échangent leur éternel baiser, le ciel pâle et délicat, la mer d'une grandeur tragique qu'on ne lui découvre pas en ses jours de lumière.

Jeudi, 30 juin.

Nous avons passé la ligne. Cet événement ne pouvait passer inaperçu. C'est un privilège reconnu de temps immémorial à l'équipage de faire subir les épreuves du baptême à tous ceux qui n'ont pas fait connaissance avec le bonhomme Équateur. Ils étaient nombreux, les néophytes. La cérémonie a été, comme vous le devinez, émaillée de scènes d'étourdissante gaîté, de tableaux d'une drôlerie achevée. Sa Majesté Neptune, accompagnée d'Amphitrite, entourée d'une cour nombreuse, présidait aux épreuves du baptême. Tous les ont subies avec une bonne grâce parfaite. Le programme, d'ailleurs, avait été réglé avec beaucoup de délicatesse. Chacun en a eu en raison de son sexe, de son tempérament; chacun en a pris à hauteur de son grade. J'ai, pour ma part, attrapé mon compte. Nous avons donc ri abondamment, nous étions enchantés de Neptune. Inutile de vous dire que l'équipage n'a pas été oublié dans les bonnes grâces du roi des mers et que les dragées du baptême, recueillies par une main charmante, ont été distribuées abondantes et généreuses. Voici, au surplus, la copie du parchemin qui me fut délivré, comme aux autres baptisés, en mémoire de ce jour solennel de notre existence de voyageur.

« A TOUS PRÉSENTS ET A VENIR, SALUT !

» Nous NEPTUNE, roi des mers, déclarons que notre sujet bien-aimé, le commandant M....., a, ce jour, subi avec résignation le

» BAPTÊME DE L'ÉQUATEUR

des mains de Notre barbier royal, en Notre présence, sur le Steamer ALBERTVILLE de la Compagnie Belge maritime du Congo.

En preuve de quoi, Nous lui donnons le présent certificat qui l'exonérera à l'avenir de toute épreuve similaire.

» Donné le 28 du mois de juin 1898.

» NEPTUNE. »

*
* *

Vendredi, 1er juillet.

Nous avons failli laisser en route le Gouverneur portugais, l'*Albertville* ayant dépassé Cabinda sans le savoir. Qu'aurait dit le protocole ? J'en frémis.

La résidence du Gouverneur du Congo portugais est, en effet, cachée au fond d'une baie et il faut bien connaître la côte pour la découvrir. On a quelque peu « bafouillé » pour y arriver, mais nous voilà devant Cabinda tout de même ! Un canot, vigoureusement mené par ses rameurs nègres, vient accoster l'escalier et don Luiz Leitâo Xavier, Gobernador do Congo, monte à bord, entouré d'un brillant état-major, dont un officier de lanciers d'un chic vraiment épatant.

L'*Albertville* poursuit alors sa course, longe maintenant la côte, qui se dessine, blanche, plate, monotone, couronnée ci et là d'un maigre cordon de verdure. Nous

sommes depuis hier dans les eaux du Congo, dont la masse puissante trace sur les flots d'azur de l'Océan un ruban gigantesque d'un brun sale. L'hélice, dans son remous, roule des débris de végétaux ; c'est la poussière des immenses forêts équatoriales, c'est l'âme du vieux continent africain qui s'en va, parcelle par parcelle, sous les attaques séculaires du monstre aux mille tentacules.

Voici la « pointe française » ; quelques instants après se montre la pointe de San-Antonio. Nous entrons dans

L'ARRIVÉE DU GOUVERNEUR PORTUGAIS.

l'estuaire même du fleuve. Il est trois heures et demie, le navire jette l'ancre, car la navigation, toujours difficile aux basses eaux — nous sommes en hiver — n'est pas possible la nuit. Dans le port se trouve le *Coomassie*, arrivé depuis la veille ; nous rencontrons à bord des compatriotes qui vont ou qui retournent en Afrique ; on fraternise, le verre à la main. Puis, impatient, je hèle une pirogue indigène, je saute sur le sol du Congo belge : Banana est là, devant nos yeux ! C'est d'abord un cimetière, celui des factoriens hollandais, ils ont créé à Banana des établissements importants. Le champ de

repos des Belges est situé de l'autre côté, au bout de la lagune.

Banana est maigre d'aspect, l'étroite langue de terre sablonneuse, battue d'un côté par les flots de l'Océan, de l'autre léchée par les eaux du fleuve, ne se prête guère à des essais de culture ; il n'y pousse que quelques hauts cocotiers. D'ailleurs, comme les navires vont aujourd'hui jusque Boma et Matadi, Banana a perdu de son importance maritime. Cependant, la situation à l'entrée même du fleuve

BANANA A LA TOMBÉE DU SOIR.

est restée unique ; la crique de Banana forme un port d'une sûreté absolue, elle se prête admirablement à un chantier de construction navale. C'est ce rôle de même que celui de dépôt de charbons pour la marine de l'État, qui vraisemblablement lui seront assignés dans l'avenir. Mais le soir tombe rapidement, il faut regagner le navire. Nous reprenons notre pirogue. Le frêle esquif, conduit par deux noirs pagayeurs, glisse, silencieux, sur les flots tranquilles. L'ombre a étendu brusquement son manteau mystérieux sur le fleuve et ses rives ; les feux de l'*Albertville*, seuls,

trouent la nuit de leurs rouges reflets. C'est une heure d'une pénétrante et douce mélancolie, une impression d'une tristesse exquise... Et je me mets à murmurer les paroles de la cantilène de *Cinq-Mars ;* il me semble entendre la musique de Gounod souligner de ses phrases langoureuses l'émouvante invocation à la nuit :

Nuit resplendissante et silencieuse,
Ah ! verse en mon cœur
Ta paix et ta douceur !
Dans tes profondeurs, nuit délicieuse,
Les astres en feu
Dorment dans l'éther bleu.
Une brise pure,
Un vague murmure,
Sous le ciel clair
Glissent dans l'air
Sans éveiller la tranquille nature !

*
* *

A bord, nous trouvons de nouveaux hôtes, dont le capitaine Vanhulst des grenadiers, et le peintre Van Engelen d'Anvers, venu pour étudier le paysage africain. Le cœur du colonel Thys—l'affrêteur de l'*Albertville*, comme il s'est appelé plaisamment lui-même—est large, très large. Notre hôtellerie est bondée, archi-bondée, et la nuit, les salons et fumoirs du bâtiment sont transformés en dortoirs où se passent, s'il faut croire les potins, des scènes fort drôles. Sur le pont, pour regagner ma cabine, je dois me livrer à des manœuvres savantes. Je le trouve envahi par un certain nombre de dormeurs noirs, faisant partie de la domesticité de M. de Lamothe et de son état-major. Ces braves nègres sont là, étendus les uns à côté des autres ; roulés dans leurs couvertures, ils dorment avec une conviction que rien ne peut ébranler, comme si le plancher de l'*Albertville* était la brousse natale ; ils rêvent, peut-être, de quelque scène de cannibales...

XI

Vers Boma. La réception. La revue des troupes noires Le « Te Deum ». Le défilé

Samedi, 2 juillet.

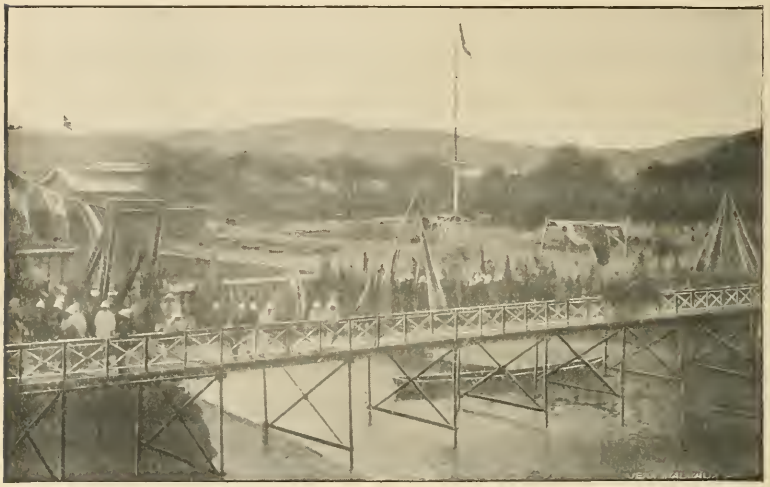
Toute la nuit, l'équipage a travaillé à décharger du charbon. Dans les passes, les eaux sont très basses, et il faut, d'après le pilote, que nous diminuions de quarante à cinquante centimètres notre tirant d'eau. A 6 heures, l'*Albertville* lève l'ancre et remonte le fleuve. Les rives s'étendent à perte de vue, les eaux s'étalent en une nappe immense que tachent de vert sombre des îles basses, bordées parfois d'un rideau de baobabs et de palétuviers, derrière lequel la brousse aux tons roux et brûlés se déroule en capricieuses ondulations. Le paysage me rappelle le majestueux Saint-Laurent, le fleuve aux flots puissants avec les « thousand islands », dans la traversée de Kingston à Montréal. C'est le même décor, le même spectacle imposant; et, comme ici, le ciel est voilé de gris, l'illusion est frappante. Nous longeons de très près — pas même une demi-encâblure nous en sépare — la rive portugaise. Voici une bande d'antilopes; leurs têtes fines se dressent au milieu des hautes herbes; elles nous regardent curieusement passer, puis, psst!... elles détalent avec la vitesse du vent.

Mais la scène se modifie, le fleuve a rapproché ses bords ; ceux-ci s'accidentent en collines aux flancs âpres, décharnés, crevassés. Le soleil, dans l'intervalle, a déployé les couleurs étincelantes de sa merveilleuse palette. Sur

les eaux, c'est un frissonnement doré ; dans l'exquise fraîcheur du vent du matin, les tons roux des berges vibrent superbement ; le paysage aux formes pelées, dénudées, a pris une chaude, une harmonieuse patine. On se croirait un instant en Espagne, un instant au milieu des collines désolées de la Judée. Un cri retentit brusquement : Boma ! En effet, voilà au fond de l'horizon, la batterie de Shinkakassa, assise sur une terrasse taillée à mi-hauteur dans la montagne ; à côté, plus bas, blanches dans la buée rose, les premières maisons de Boma. A droite, tout au premier plan, s'avançant dans le fleuve, le rocher « fétiche », la sentinelle avancée des Monts de cristal que le Congo doit franchir de ses flots impétueux, roulant vers la mer de cataracte en cataracte. Sur le front chauve du rocher, quelques tentes, une amorce de maçonnerie. Ce n'est évidemment pas une maison, une factorerie que l'on médite de construire en ce lieu sauvage où rien ne pousse. Serait-ce un fort que nos voisins, les Portugais — car c'est toujours de ce côté la rive portugaise — voudraient édifier ?...-Dans ce cas, l'endroit est judicieusement choisi. Une coupole armée de canons de gros calibre ou une batterie cuirassée tiendrait sous ses feux l'entrée de la passe conduisant à Boma. La vue de la capitale de l'État Indépendant est maintenant complète. Voici Boma-rive, assise au bord du fleuve, puis, s'étalant sur la crête de la colline, Boma-plateau. La batterie de Shinkakassa, où l'on voit très distinctement les huit bouches à feu et leurs masques cuirassés, nous envoie, de sa voix de tonnerre, le salut de bienvenue. Vingt-et-un coups de canon, c'est ce que le protocole exige pour le représentant du Roi-Souverain. Sur le bateau, nous sommes fiévreux, nous sommes pressés de fouler le sol de la jeune cité ; de voir, de nos yeux, tout ce qui a été fait, sur cette

terre africaine, par nos compatriotes, de serrer la main à nos amis, à nos frères d'armes. Le navire marche lentement, à la sonde. Enfin, nous voyons le pier ; il est bondé de monde ; les acclamations, les vivats, les hurrahs retentissent ; nous les voyons, les amis, les frères, nous touchons la terre promise ! L'émotion nous étreint la gorge, les yeux se mouillent. Cela n'a duré qu'un instant, mais la sensation sera inoubliable !

. . . . . .



LE PIER DE BOMA.

Sur le pier, superbement décoré de palmes frémissant aux caresses de la brise, de drapeaux aux couleurs belges, d'étamines bleues constellées d'or, se tiennent les autorités de l'État indépendant. En avant M. Fuchs, président du tribunal d'appel, faisant fonctions de gouverneur général ; il est entouré de ses chefs de service, tous en uniforme. En arrière se presse la foule ; les blancs, les noirs sont fraternellement mêlés dans une cohue pittoresque. M. le général Daelman, représentant le Roi-

Souverain ; M. le lieutenant-colonel Thys ; les représentants des États étrangers, tous ayant revêtu la grande tenue de service, les invités, les membres de la presse en habit noir et cravate blanche franchissent la passerelle et descendent sur le pier. La rencontre est émouvante. Après les compliments de bienvenue sur le sol congolais, le gouverneur général conduit le représentant du Roi sur le front des troupes. Ils sont là huit cents soldats noirs, de toutes

DEVANT BOMA — AVANT LE « TE DEUM ».

tribus : Bangalas, Batétélas, Songhos, Manyemas, venus du camp de Zambi et du Haut-Congo, admirables de correction dans leur sobre tenue bleue aux parements rouges — des cariatides en bronze florentin. Le général Daelman les passe lentement en revue ; il s'arrête devant les officiers et les sous-officiers, les questionne avec bienveillance. C'est le Roi-Souverain qui parle par l'organe de son représentant. Puis c'est le tour des enfants de la colonie scolaire, institution créée par l'État pour former les cadres des troupes — sous-officiers et caporaux — et recrutée surtout parmi les tribus du Haut-Congo. Les petits trou-

piers sont dignes de leurs aînés : ils sont tout bonnement — qu'on me permette ce mot d'argot — « ruisselants » de crânerie.

Mais la cloche de la chapelle tinte et nous appelle au *Te Deum* que le R. P. Wolters, curé de Boma, va célébrer en l'honneur du treizième anniversaire de la fondation de l'État. Le tramway-joujou de Boma-rive à Boma-plateau nous y conduit, nous pénétrons dans le sanctuaire. La cérémonie fut émouvante ; le *Te Deum*, entonné en plain-chant par les enfants noirs, le superbe hymne de saint Ambroise

LE TRAMWAY DE BOMA-RIVE A BOMA-PLATEAU.

d'un style si majestueux, chanté sur le sol congolais par des voix congolaises pour remercier le Ciel de l'aide donnée dans l'œuvre gigantesque accomplie, œuvre que nous pouvions à l'heure présente contempler de nos yeux, toucher de nos mains, et cela en présence d'une élite de Belges, venus du sol natal pour fêter la réussite d'une autre œuvre, grande aussi, celle-là, le facteur principal de la prospérité de l'État, cette scène, il faut le dire très haut, était bien faite pour appeler la réflexion de la pensée sur le cycle de ces treize années écoulées. Et, dans une vision rapide, se pressait dans notre cerveau le souvenir

des ouvriers de la première heure, des serviteurs de l'Association internationale africaine, le souvenir de tous ceux qui n'étaient plus, mais dont le travail héroïque, continué dans le même esprit de sacrifice par tant de vaillants, tant de courageux, devait aboutir à ce que nous avions maintenant sous les yeux : ces constructions nombreuses et confortables, ces plantations, cette œuvre de progrès matériel et moral, cette fleur de civilisation frêle encore, mais pleine de vitalité et d'espérance, plantée sur le sol africain, arrosée par les sueurs des nôtres. Mais s'il nous fut doux et réconfortant de songer à tout ce passé si glorieux, alors que sous la voûte de la modeste église montaient les pénétrantes harmonies de l'orgue, combien profonde encore fut notre émotion quand la petite armée congolaise, rassemblée à Boma pour la cérémonie du jour, défila devant le général Daelman! L'œuvre congolaise est belle. Pour qu'elle perdure, il faut qu'elle soit respectée. Elle ne sera respectée que si elle est forte. L'armée, ici comme ailleurs, doit être l'élément essentiel de cette force. La revue des troupes congolaises nous avait suggéré une flatteuse idée du mode de dressage auquel elles avaient été pliées par leurs instructeurs. La façon remarquable dont elles défilèrent, la correction irréprochable dans le maniement des armes, l'attitude martiale, la fierté dans le regard — ce qui sépare, en un mot, le soldat professionnel du soldat occasionnel et que savent si rapidement découvrir les hommes du métier — tout cela nous donna à tous la conviction profonde que les soldats congolais sauraient défendre, s'il le fallait, la cause au service de laquelle ils ont mis et leur large poitrine et leurs bras aux muscles puissants. Et ce fut avec raison qu'au banquet, qui réunit à bord de l'*Albertville* tous les assistants de cette fête inoubliable à laquelle le soleil s'était associé,

en versant sur la scène des torrents de lumière et.... de chaleur, le général Daelman, se faisant en quelque sorte l'interprète de nos sentiments, put prononcer ces paroles que nous sommes heureux de reproduire ici parce qu'elles constituent un enseignement :

« Tous, nous avons été empoignés par des émotions » diverses en voyant passer sous nos yeux les splendeurs » qui nous ont été présentées ce matin d'une manière si » imposante. En ce qui me concerne, j'ai été particulière- » ment fier et heureux de sentir mon patriotisme vibrer à » la vue de ces soldats noirs, si bien exercés, si discipli- » nés, et dont le défilé correct était celui de vieilles » troupes. Tous, nous avons éprouvé le même sentiment » de profond orgueil en pensant qu'à 1500 lieues de dis- » tance c'est, en quelque sorte, le sol belge qui nous a offert » ce spectacle inoubliable. A tous les titres, nous Belges, » nous pouvons être fiers d'appartenir à une nation qui, » en si peu de temps, a introduit au Congo une civilisa- » tion qui, naissante encore, est certaine de s'affermir et » deviendra, peut-être, un jour l'égale de la nôtre. Hon- » neur à tous ceux qui contribuent à cette œuvre de » géants ; honneur à toutes les administrations qui, par » leur zèle, leur intelligence, leur dévouement, secondent » le Roi-Souverain dans son entreprise ; honneur aussi à » ces héros obscurs qui ont payé de leur vie un tribut » glorieux à la mère patrie dans l'œuvre du Congo. »

Et les acclamations retentissaient encore nombreuses, vibrantes, sur le pier de Boma que le navire, emportant avec ses passagers, M. le gouverneur Fuchs, le commandant Ghislain, secrétaire général, et les hauts fonctionnaires de l'administration locale, avait repris le large et mettait le cap sur Matadi.

XII

De Boma à Matadi. Le fleuve. L'aspect de Matadi. La Bamboula

Le trajet de Boma à Matadi est intéressant, le fleuve se rétrécit de plus en plus — nous touchons aux seuils des Monts de cristal — le paysage s'accidente davantage, les pentes sont plus escarpées, les crevasses plus profondes, les jeux d'ombres et de lumières plus marqués, mais les plaques de schiste restent toujours violemment rousses avec une mince bande de verdure à la base, là où clapotent les eaux du fleuve ; celui-ci a conservé la même teinte d'ambre sale. Ici et là, surgissant des flots, quelques écueils noirs, granitiques, de forme bizarre ; on dirait de monstrueux crocodiles ou le dos immense d'un hippopotame. Parfois un aigle noir aux ailes rouges plane majestueusement pour s'abattre tout à coup lourdement sur quelque rocher de la rive ou sur la pointe d'un écueil ; parfois la blanche silhouette d'une factorerie vient égayer le sombre paysage ; l'arrière-plan disparaît dans une buée bleuâtre, le calme et le silence semblent avoir élu leur domicile dans ces régions désolées. C'est beau, mais profondément triste.

Noki ! C'est l'extrême point de la frontière portugaise. La localité paraît assez importante. Quelques pirogues à voile sont amarrées à la rive. Jusqu'ici, depuis Boma nous n'avons pas encore vu d'indigènes, et cependant il en existe : les feux que l'on découvre dans la montagne, les longues traînées d'herbes qui brûlent en se tordant comme les anneaux d'un serpent énorme, dénoncent leur présence.

Durant notre séjour au Congo, nous en verrons pas mal de ces feux d'herbes ; parfois la montagne entière est embrasée, et les torrents de flammes grimpent le long des pentes, descendent dans les vallées détruisant tout sur leur passage. Pourquoi les nègres s'amusent-ils à ces destructions ? On ne pourrait le dire au juste. Est-ce pour chasser le gibier ou la vermine ; est-ce pour créer un chemin entre les hautes herbes ? Est-ce imprudence ou insouciance quand ils font du feu pour cuire leurs aliments ? Est-ce tout simplement pour charmer leurs yeux du spectacle grandiose de la flamme, pour voir ce feu dont ils ne peuvent se passer, qui est leur compagnon fidèle ? Encore une fois, on ne sait guère. Le gouvernement de l'État indépendant a eu beau comminer des peines contre ces dévastations, la coutume persiste ; il faudra du temps pour l'extirper.

5 heures du soir.

Nous approchons de Matadi, le paysage a pris dans l'ombre naissante l'apparence d'un fjord de Norwège ; le fleuve, par intervalles, semble barré ; le navire va, dirait-on, heurter la rive ; mais brusquement, au coude, une nouvelle boucle se découvre, fermée à l'horizon par une nouvelle barrière de montagnes et ainsi, de boucle en boucle, après avoir affronté le fameux Chaudron d'enfer où les flots s'agitent perpétuellement, se creusent en tourbillons perfides, nous débouchons en face de Matadi.

La ville — car nous en avons l'intuition immédiate, il s'agit bien là d'une ville, naissante, il est vrai, mais déjà vigoureusement constituée — s'étend de la rive jusqu'au sommet du plateau, égrenant ses factoreries, ses magasins, ses établissements le long de la pente. Il y a

huit ans, Matadi n'existait que de nom ; c'était une côte rocheuse, on n'y trouvait que des pierres — Matadi, c'est la « Pierre ». La désolation du désert lui avait été donnée en partage. Et avec cela, quelle réputation sinistre ! on l'avait surnommée le cimetière des blancs. A Matadi commençait la route des caravanes, ce calvaire où tant des nôtres ont succombé ; à Matadi venaient mourir ceux qui, épuisés par la lutte contre une nature marâtre et les

UNE RUE DE MATADI.

fatigues de la tâche accomplie, avaient dû refaire le chemin de malheur pour arriver aux eaux du fleuve. Mais le sentier de fer est venu, et là où il n'y avait rien s'est dressée, comme dans une féerie, toute une agglomération où l'on devine les germes d'une prospérité sans limites. Matadi deviendra l'entrepôt de l'Afrique centrale ! Là, en effet, comme à Boma, une œuvre belle, un grand effort se sont accomplis. Le chemin de fer du Congo a posé à Matadi, il y a huit ans, le premier tronçon de son

rail, et peu à peu on y a élevé des hangars, des ateliers, des remises à locomotives; les compagnies commerciales, l'initiative privée sont venues y construire des établissements, des factoreries, des magasins; des routes ont été tracées ; le zèle admirable de nos prêtres a fait surgir du rocher une adorable petite chapelle; une bibliothèque où viennent se nourrir tous ceux qui ont soif de vie intellectuelle a été organisée par leurs soins, et non loin de Matadi, à Kinkanda, les blancs qui sont au service de la Compagnie du chemin de fer reçoivent, dans un établissement modèle, les soins que réclame leur santé des mains de ces admirables femmes qu'on appelle les Sœurs de la Charité. Quel travail gigantesque accompli en huit ans ! Et je ne parle pas du pier de 75 mètres tout en métal, qui a été jeté de la rive, ni du second pier qui est en construction à 250 m. en amont et que l'on réunira au premier de façon à former un quai d'accostage, ni, enfin, de tant d'autres travaux que je devrais énumérer, mais qui sont d'un caractère trop technique pour que leur indication trouve place ici. L'impression que nous donna ce tableau imposant — la ville s'était illuminée comme par enchantement et l'ossature en était vigoureusement soulignée en traits de feu — fut profonde. Spontanément, toutes les mains se tendirent vers l'homme qui avait conçu et mené à bonne fin l'œuvre forte que nous avions sous les yeux, vers le lieutenant-colonel Thys.

*
* *

Le soir, Matadi fut en liesse. Les noirs employés du chemin de fer, les Accras, Elminas, Sénégalais et Lagos, qui avaient reçu une forte gratification à l'occasion de l'inauguration du chemin de fer, témoignèrent bruyamment leur reconnaissance pour ce royal *matabiche* en venant sur

le pier, devant le bateau, exécuter leurs danses caractéristiques — une bamboula énorme, aux sons des tams-tams et des tambours de guerre. Les feux de bengale éclairaient de leurs lueurs rouges, jaunes, vertes, ces faces grimaçantes aux cheveux crépus où, dans un rire d'une naïveté enfantine, s'épanouissaient des dents d'une blancheur idéale — des dents d'anciens anthropophages, disait le baron de

LE PORT DE MATADI.

Grancey. Et quels cris, quelles onomatopées ! On eût dit par instants, de noirs démons descendus d'une gravure de Callot. Et bien avant dans la nuit se continuèrent les folles sarabandes, les danses grotesques de ces grands enfants, célébrant à leur manière un événement qui, dans l'histoire de la civilisation du continent africain, doit avoir sur l'évolution matérielle et morale de la race qui l'habite une influence décisive.

XIII

Matadi. Son marché. Le chemin de caravanes

Dimanche, 3 juillet.

C'est aujourd'hui dimanche, l'*Albertville* — c'était décidé — allait rester en rade de Matadi. Les passagers en

A MATADI. — APRÈS LA MESSE.

profitèrent pour voir de plus près la ville et faire quelques excursions aux environs. M. l'abbé d'Hooghe, curé de Matadi — une âme d'apôtre dans un corps d'ascète, un homme qui, on le sent, est prêt à donner sa vie pour l'œuvre à laquelle il se dévoue, qui aime les agents et ouvriers du chemin de fer comme si c'étaient ses enfants— nous chanta la grand'messe à 9 heures. Après l'Évangile, en termes élevés il fit l'éloge de l'œuvre accomplie et de

ses auteurs. Encore un peu, l'orateur emporté par son enthousiasme, canonisait le colonel Thys...

C'était jour de marché à Matadi. Quelle aubaine pour ceux qui voulaient s'initier à la vie nègre, aux scènes de genre! Quelle bonne fortune pour les photographes! Aussi la consommation de pellicules et de plaques au gélatino-bromure fut-elle énorme ! J'ai flâné dans Matadi durant toute la matinée. Ce qui m'intéressait surtout de savoir, de constater, c'était jusqu'à quel point la création de

LE MARCHÉ DE MATADI.

cette ville commerciale ou, si vous le voulez, la venue du chemin de fer — l'un ayant enfanté l'autre — avait modifié la manière de vivre du noir. En d'autres termes, l'indigène avait-il mordu à la civilisation ?

Le nègre à Matadi se construit des chimbèques avec de vieilles tôles de zinc, des caisses d'emballage, des morceaux de carton bitumé, avec ce que j'appellerai les déchets de notre civilisation. Certes, ce sont là des habitations peu confortables et les règles de l'hygiène ne sont nullement observées dans ces taudis ; mais ces habitations

ont été improvisées, elles n'ont qu'un caractère provisoire, elles servent aux ouvriers noirs de la ligne, à des nègres de passage. A Matadi et tout le long de la voie ferrée, de vrais villages indigènes, bien conditionnés, se créeront, plusieurs déjà sont amorcés, et l'on peut croire, sans trop de présomption, que le noir ne tardera pas à apprécier la différence qui existe — il verra, il comparera

CHIMBÈQUES DES OUVRIERS DU CHEMIN DE FER.

— entre le chimbèque où il s'enterre aujourd'hui et une habitation mieux aérée, mieux éclairée, plus saine, plus agréable.

Les noirs que j'ai vus à Matadi étaient, la plupart, « habillés ». Le mot semblera au lecteur un hardi euphémisme, car on ne peut appeler « habillements » les loques dont beaucoup de nègres s'affublent. Au point de vue de l'esthétique, on est même tenté de préférer le nègre som-

mairement vêtu, exhibant au soleil son torse d'Hercule, au nègre grotesquement empêtré dans des défroques de carnaval ; mais encore une fois, il y a là un indice de progrès, car l'indigène doit se couvrir, doit se vêtir. Les maladies de poitrine que provoque le refroidissement sont, en effet, très communes parmi les populations nègres et durant la rapide excursion que j'ai faite au Congo, un fait m'a souvent frappé : c'est le grand nombre de noirs atteints

UNE MARCHANDE DE MATADI.

de bronchites ; dans les campements, il y en avait qui toussaient à fendre l'âme. Le nègre, dès qu'il a été à même d'apprécier la somme de chaleur que lui apporte le vêtement — quelle que soit la forme de ce vêtement — s'est habillé. Il paraît ridicule d'abord, mais qu'importe ? Le nègre de la côte a débuté ainsi. Aujourd'hui celui-ci est vêtu à peu près comme vous et moi.

Sur le marché de Matadi, j'ai vu vendre de la viande de boucherie. La Compagnie des Produits, qui exploite l'île de Mateba où elle a un troupeau de 4000 têtes environ,

fait abattre journellement un bœuf, parfois deux pour l'alimentation de la population blanche de Matadi. Les indigènes prennent leur part du festin, les miettes, si vous voulez, car ils continuent à se nourrir de chikwangue ou pain de manioc, d'arachides, de poissons ; mais leur estomac n'est nullement réfractaire à la viande de bœuf, pas plus qu'à celle de la chèvre et du poulet, pas plus, hélas ! il faut bien le dire, qu'à la chair de leurs semblables dont ils continuent à être friands, là où la force ne les a pas obligés à renoncer à ces pratiques abominables.

Donc le noir, depuis que le chemin de fer s'est établi à Matadi, se loge, s'habille et se nourrit mieux. Je ne parle pas, bien entendu, des ouvriers noirs de la côte — Sénégalais, Accras et autres — qui forment aujourd'hui le fond de la population nègre de Matadi et qui ont déjà un avant-goût de la civilisation ; ceux-là, d'ailleurs, seront rapatriés successivement. Mais leur exemple restera, et l'on sait combien le nègre est imitateur. Dès maintenant déjà — cela est incontestable — l'indigène mord au progrès *matériel*. La notion du progrès moral viendra à son heure, car il s'agit de remonter des siècles de barbarie et d'esclavage. Il faudra du temps, beaucoup de temps et de patience. Nos missionnaires y arriveront. Mais pour le moment l'œuvre pressante, c'est d'élever le nègre des abjections de la brute vers l'homme, de l'ennoblir par le travail Comme l'exploitation du chemin de fer est aujourd'hui en plein mouvement, les installations de Matadi se compléteront, la construction de la ville s'achèvera, des ménages d'artisans noirs s'établiront, ils feront souche. Matadi deviendra un puissant foyer d'où la civilisation sera réfléchie dans tous les sens. Il en sera ainsi de Kengé, Tumba, Gongololo, Dolo, de toutes les stations de la voie ferrée. Ce seront des centres d'attraction pour la population noire et de ces centres, par contact de proche en proche —

telle l'action des ondes atmosphériques — la civilisation s'étendra de Matadi à Léopoldville et rayonnera de tous côtés. Le chemin de fer aura été dans cette conquête pacifique l'outil de pénétration d'abord, l'instrument de diffusion par excellence ensuite. Il aura créé des besoins parmi les populations nègres. Tout n'est-il pas dans cette formule?...

LE CHEMIN DES CARAVANES. — VERS LA M'POZO.

*
* *

J'ai voulu, l'après-midi, faire un bout de ce chemin des caravanes qui part de Matadi pour s'en aller, par monts et vaux, à travers la brousse, sur des quartiers de roc, entre les hautes herbes larges comme des joncs, vers Léopoldville et le Stanley-Pool. J'ai poussé jusqu'à la rivière M'Pozo, j'en suis revenu exténué. Le sentier grimpe le long de pentes interminables dures à escalader;

il passe sur des planches mal équilibrées des ruisseaux fangeux qui puent la fièvre ; il se glisse le long de dalles de schiste, polies comme de la glace, où il faut se retenir à quelque broussaille poussée dans les interstices pour ne pas tomber. A chaque instant le voyageur pose le pied sur quelque roche branlante, il faut sauter et si l'on a au-dessus de sa tête un soleil de plomb — ce jour-là, il faisait précisément une chaleur moite, accablante — on comprend les fatigues énormes qu'ont endurées les intrépides camarades qui ont dû marcher ainsi durant des jours, durant des semaines — et on les admire profondément ! C'est par ce sentier de chèvres que les « petits Belges » ont traîné pièce par pièce les éléments des steamers qui flottent sur le Haut-Congo; c'est là que s'est effectué ce travail que Savorgnan de Brazza — un connaisseur en choses africaines, un manieur d'hommes aussi — appelait : « un travail de Titans accompli avec des moyens de Pygmées». C'est là que beaucoup sont morts à la tâche ; c'est là, dans la brousse, que leurs pauvres ossements reposent. Quelques-uns n'ont succombé qu'en arrivant à Matadi. Ils ont été enterrés dans le cimetière côte à côte avec ces autres héros, ceux du chemin de fer — héros de marque, tel l'ingénieur Glaesener, un pionnier de la première heure, l'heure d'angoisses et de souffrances qui marqua la construction de la section Matadi à la M'Pozo, — héros obscurs, humbles travailleurs, ouvriers inconnus, mais tous, quels qu'ils soient, ayant noblement mérité de la civilisation.

J'oublie de vous dire que, durant notre excursion vers la M'Pozo, nous avons rencontré une caravane venant du Haut-Congo. Rien de plus pittoresque que de voir ces nègres marchant à la file indienne, portant sur la tête la charge disposée dans une sorte de nacelle en osier, se succédant ainsi les uns aux autres en longue théorie dont la tête atteignait Matadi alors que la queue dégrin-

golait encore des pentes conduisant vers la M'Pozo. Parmi les charges transportées, il y avait de superbes défenses d'éléphants. J'ai essayé d'en acheter une, mais le *capita* ou chef de la caravane ayant fort peu civilement décliné mes offres, je n'ai pas cru pouvoir insister.

En rentrant à Matadi, nous avons trouvé la caravane au repos. Les porteurs paraissaient éreintés. Si l'indus-

A MATADI. — CARAVANE AU REPOS.

trie du portage est habituellement lucrative pour le noir, elle est pénible toujours et fertile en incidents douloureux ; d'autre part, elle ne donne qu'une sécurité relative au point de vue des marchandises transportées, celles-ci étant exposées à une foule d'avaries. Le chemin de fer, le géant aux jarrets et aux poumons d'acier est venu remplacer le porteur noir, l'a affranchi d'une corvée sous laquelle le nègre succombait. En même temps il lui apporte le travail rémunérateur, le commerce et par celui-ci, le bien-être matériel à bon marché, le progrès.

XIV

Le chemin de fer des cataractes. De Matadi à Tumba. Les chefs nègres

Lundi, 4 juillet.

Le voyage en chemin de fer de Matadi au Pool avait été admirablement organisé par le directeur Goffin et ses

LA GARE DE MATADI.

adjoints, les ingénieurs Paulissen, Cito, Adam et De Backer, que nous avions rencontrés à Matadi. Six trains, composés chacun d'une locomotive, d'un wagon plat servant de fourgon à bagages et deux voitures pour voyageurs, chacune à 12 places, furent mis en marche à vingt minutes d'intervalle. Ces voitures sont fort confortables,

bien suspendues ; le voyageur est commodément assis dans un fauteuil tournant en osier, il a devant lui une petite table pliante : on peut donc lire, au besoin écrire et déjeuner à son aise. Les voitures, au surplus, sont largement aérées et pourvues des appareils hygiéniques les plus modernes. A l'extrémité de chaque voiture, il y a un office où se tiennent les boys noirs qui vont tantôt nous servir les victuailles préparées à notre intention dans des petites caisses d'un aspect des plus engageants.

D'après le programme, nous devions nous arrêter à Tumba, soit à peu près à mi-chemin du trajet Matadi-Léopoldville, long de 400 kilomètres. Partis à 6 heures 50 du matin, nous arrivâmes à Tumba vers 4 heures, ayant marché avec une vitesse moyenne de 25 kilomètres, ce qui est très satisfaisant, étant données les rampes qui atteignent parfois 45 millimètres par mètre et les nombreuses sinuosités du terrain qu'épouse la voie ferrée.

*
* *

Le trajet fut plein d'intérêt, souvent même émouvant, non pas précisément par la diversité des paysages qu'il nous fut donné de contempler, mais surtout par la hardiesse et en même temps l'élégance des formules de la construction.

En quittant la gare de Matadi, taillée en corniche dans le roc, la voie longe à flanc de coteau le Congo. On voit dans un brouillard les premiers rapides et de l'autre côté Vivi avec le pic Léopold, une des premières stations fondées, comme l'on sait, par Stanley. Vivi, aujourd'hui, est entièrement abandonnée, l'emplacement en ayant été jugé défectueux. Une mission protestante y est demeurée.

Le disque rouge du soleil brusquement se montre à l'horizon, perçant la brume ; la température est plutôt fraîche, on supporte aisément la couverture de voyage.

La voie surplombe en quelque sorte le fleuve ; à droite se dresse le rocher granitique. C'est à coups de mines et de pioches que le constructeur a dû se créer un chemin dans ces masses cristallines et l'on ne comprend que trop bien, en voyant la façon dont il a fallu les entailler, en voyant les défenses qu'opposait une nature rebelle — ajoutons-y les obstacles qui s'opposèrent au recrutement du personnel noir, les installations forcément défectueuses, au début la rareté des vivres frais : il fallait tout créer, faire venir tout d'Europe — l'on ne comprend que trop bien qu'il ait fallu trois ans pour arriver au kilomètre 26. Tout alors semblait vouloir se liguer contre la Compagnie : la nature et les hommes. Mais l'œuvre était de celles qui devaient réussir, parce que l'homme qui la conduisait était la ténacité même, qu'il avait la foi qui sauve.

Nous entrons bientôt dans la gorge sauvage au fond de laquelle mugissent les eaux écumantes de la M'Pozo ; les flots de la rivière roulent en bonds désordonnés entre deux rives à pic, sur un lit de galets et de rochers écroulés. Nous avons à notre gauche un gouffre, à droite un mur de marbre. C'est une scène grandiose.

Plus loin se dresse le pic Cambier, haut de 360 mètres, ainsi appelé très justement du nom de celui qui a fait les études du tracé du chemin de fer, du major Cambier. Au-delà du kilomètre 10, nous abandonnons la vallée de la M'Pozo pour nous diriger vers l'est, à la conquête du Palaballa. Ce massif du Palaballa est tristement célèbre. Le sentier de fer a violé sa virginité séculaire. La montagne a dû courber sa cime sous le rail, mais au prix de quels efforts, de combien d'existences humaines la victoire a-t-elle été achetée ! La locomotive force maintenant de vapeur, entraînant vigoureusement à sa suite le fourgon et les deux voitures vers les nombreux lacets qui grimpent,

sur un espace de sept kilomètres, vers le Palaballa. Tout en déjeunant, nous voyons à un moment donné la voie se dessiner par trois fois, sur trois points différents ; puis, arrivé au sommet du massif, vers 525 mètres, le sentier de fer redescend par trois volutes en sens inverse pour monter de nouveau vers le col de l'Horizon. Au kilomètre 14, nous passons sur le pont jeté au-dessus du ravin de

LA MANŒUVRE DE LA PRISE D'EAU.

la Chute ; la voie sur ce pont est en rampe et en courbe, le tablier du pont en acier présente donc, près des piles, un porte-à-faux très hardi, ce qui constitue en même temps une solution peu banale de la difficulté à vaincre. Le paysage est resté jusqu'ici morne et désolé ; des herbes jaunies, brûlées par places, des blocs de quartzites jetés çà et là ; le relief est tourmenté : on dirait des vagues subitement immobilisées. Au col de l'Horizon le pays se découvre

largement ; au bout s'estompe, dans la buée du matin, une masse verdoyante : c'est la forêt de Kengé. A la vue de ce décor immense, où il y a de l'air et de la verdure, on pousse un cri de délivrance, on est sorti du chaos. Au kilomètre 40, notre locomotive refait sa provision d'eau; de nombreux châteaux d'eau s'élèvent le long de la voie ; ils sont alimentés soit directement par quelque torrent voisin descendant de la montagne, soit, quand le torrent fait défaut ou est à sec, par une pompe manœuvrée à bras et aspirant l'eau d'un cours d'eau plus éloigné. Après Kengé vient le col aux Buffles, puis au col de la Tranchée, entre deux parois rocheuses presqu'à pic, nous traversons les lignes de faîte séparant quelques petits affluents et sous-affluents du Congo que la voie ferrée, à dessein, franchit près de leurs sources, la Kengé notamment. La voie passe ensuite au-dessus de la Duizi et longe la Lamballala en courant sous bois. C'est presque la grande forêt tropicale avec sa végétation exubérante, ses taillis ombreux, ses fourrés épais par-dessus lesquels se dressent hardiment les têtes touffues des palmiers et que dominent les énormes manguiers. Çà et là, un monstrueux baobab défeuillé — un des rares arbres de la flore tropicale qui perdent leur verdure en hiver. Et, reliant tous ces géants de la forêt, des lianes, souples, flexibles, dessinent dans les airs les arabesques les plus gracieuses, jetant ainsi des ponts d'une sveltesse et d'une hardiesse de féerie pour les besoins de la gent à quatre pattes qui a élu domicile sur ces sommets verdis.

La voie franchit ensuite la rivière Bembisi, nous entrons dans les schistes. Voici, à droite, le Monolithe, roche qui se dresse dans la brousse, pareille à un antique menhir. Tout près du Monolithe, un camp de travailleurs. Ils sont là, très curieux, dévisageant les voyageurs. On m'a

dit que ces ouvriers noirs témoignaient d'une grande joie quand ils retrouvaient, après une longue absence, un de leurs anciens chefs. M. Espanet qui a succédé comme directeur de la construction de la ligne à M. Charmanne, a été ainsi, au cours du voyage, l'objet de véritables ovations de la part de ses anciens ouvriers, ce qui honore

OUVRIERS DU CHEMIN DE FER.

autant les auteurs de la manifestation que celui qui l'a méritée. Après la Bembisi nous nous dirigeons, toujours à pleine vapeur, vers la Lufu. Avant de passer la rivière, le train côtoie un champ de papyrus. De la station de la Lufu nous descendons rapidement jusqu'au kilom. 90, pour remonter ensuite jusque Songololo, à la côte 331.

A notre droite se dresse majestueusement l'énorme montagne « chevelue », à gauche un second massif, mais moins imposant. D'une façon générale, jusqu'au Bangu

qui constitue, après le Palaballa, un autre chaînon des Monts de cristal et que nous longerons tantôt, la voie court sur un plateau mamelonné.

11 heures 40.

Nous arrivons à Songololo. Les travailleurs noirs, rangés le long de la voie, nous accueillent par de vives

UN SOLDAT DE LA COMPAGNIE AUXILIAIRE DU CHEMIN DE FER.

acclamations. Nous coupons ensuite de biais un vaste plateau argileux, qui s'étend entre la Kunkula et la Sansikua, plateau d'aspect morne, hérissé de hautes et maigres herbes rousses, plaqué çà et là de taches vertes, là où le sous-sol schisteux a offert une surface imperméable à l'eau.

Après Zolé — où il y a un marché très important — la voie monte par des courbes d'une grande élégance, hardiment dessinées, vers la côte 420 où elle suit la vallée de

la Malanga qui s'est frayé, pour arriver au Kwilu, un chemin tortueux à travers des massifs granitiques. Nous grimpons vers les hautes plaines du Bafu ; la vaillante petite locomotive attaque résolument la pente, souffle, halète. Voici le Kwilu, avec son pont, superbe ouvrage d'art de 80 mètres de longueur, d'une seule portée. La rivière, très profonde entre ses rives, roule des eaux

LE PONT DU KWILU.

jaunâtres. Quand la saison des pluies viendra, ce sera un torrent dévastateur ; mais le pont peut défier tranquillement les colères de la rivière, elles ne prévaudront pas contre lui, sa hauteur au-dessus du lit du cours d'eau le met à l'abri des crues les plus fougueuses.

Il est deux heures de l'après-midi. La température reste toujours fraîche, le ciel obstinément demeure gris. Le paysage s'est modifié peu à peu, le schiste a cédé la place

au calcaire, la végétation paraît mieux marquée. A gauche, au loin, un épais cordon de verdure. Là doit être la rivière que la carte — dressée par la main experte d'A. J. Wauters — renseigne être la Lukunga. Dans le fond, du même côté, se dresse dans la plaine une masse énorme, on dirait les murs d'une ville babylonnienne ou des falaises énormes : c'est le Bangu, le deuxième chaînon de la chaîne côtière — des Monts de cristal — qui nous sépare du bassin de l'ancienne mer intérieure africaine.

Un moment d'arrêt à l'ancien Camp de l'éléphant. Ce pachyderme aux défenses si convoitées, l'animal dont, aux dires des Brillat-Savarin d'Afrique, la trompe et le pied sont si délectables, parcourait naguère, en bandes, ces pays aux hautes herbes. Il n'avait à craindre que les attaques des indigènes, attaques peu savantes ; mais le blanc est venu sur la *dame de feu* — la locomotive — l'éléphant a fui avec les indigènes, bêtes et gens se sont retirés à une certaine distance du chemin de fer. La bête a obéi à son instinct, le blanc lui apporte la mort ; le noir, lui, n'a pu se soustraire à sa défiance native, seulement la curiosité, ce sentiment si puissant chez les peuples primitifs, le ramène déjà. Il a compris que c'était son intérêt de s'établir près de la voie qui doit lui apporter tant de choses utiles. Le chemin de fer aura donc là une nombreuse clientèle à desservir, car du Kwilu à la Lufu le pays est bien peuplé, et la population aime les transactions, à en juger par les nombreux marchés qui existent dans la contrée. Nous arrivons à la ligne de faîte des deux versants Kwilu-Lufu, la route est tracée dans des bancs de calcaire compact, puis commence la descente sur Kimpessé par un tracé en zigzags et en boucles qui caresse le terrain dans ses inflexions avec une merveilleuse fidélité. Voici Kimpessé : nouvelles acclamations des noirs ! La station de Kimpessé,

très importante, est à gauche du village, lequel se trouve près de la rive gauche de la Lukunga. Cette proximité du chemin de fer et de la rivière donnera prochainement à Kimpessé une situation prépondérante au point de vue économique.

A partir de là, nous rentrons dans la plaine brune au sol argileux — le produit de la décomposition des schistes

OUVRIERS DU CHEMIN DE FER.

ferrugineux du sous-sol. Le paysage est redevenu monotone : ce ne sont que hautes herbes jaunies où viennent piquer, à quelques endroits, de maigres plaques de verdure, des marais de fange, de faméliques bouquets d'arbres ; à gauche, les fantastiques murailles du Bangu s'effacent peu à peu dans le ciel toujours gris ; enfin, jetés ci et là dans la brousse, quelques chimbèques indigènes.

Nous passons les cols de Gambi, de Kulussa et de Tumba. Voici Tumba. — Tout le monde descend !

*
* *

Tumba est au bord du plateau qui domine la Lambessa, affluent de la Gonyo ; celle-ci découpe nettement, à l'emporte-pièce, le plateau au nord. C'est une station en pleine formation, déjà importante. L'État en a fait le chef-

A TUMBA. — LE CHEF MAKITOU.

lieu d'un district. Le commissaire, M. le lieutenant baron de Rosen, un gentleman aux manières charmantes, rempli de prévenances les plus aimables pour ses camarades, nous fait les honneurs de la station. Et quels honneurs ! Il avait rassemblé dans Tumba les tribus nègres de plusieurs dizaines de lieues à la ronde. On leur avait dit que le représentant de Boula-Matari — le Roi — était arrivé pour les voir.

La nouvelle avait passé de village en village comme une traînée de poudre, avec cette rapidité de transmission

étonnante que possèdent les noirs pour informer les leurs des faits et gestes du *moundelé* — du blanc — sorte de télégraphie maçonnique, mystérieuse, dont les vieux Africains n'ont pas encore pu, paraît-il, démêler le secret, trouver la clef. Et ils étaient arrivés de partout, les vieux, les jeunes, les femmes, les enfants, tous. Et dans quels accoutrements, dans quels déguisements inconcevables ! C'était vraiment à se tordre de rire, si la gravité de bonze de tous ces chefs, sous leurs loques et leurs oripeaux,

A TUMBA. — LES CHEFS NÈGRES ET LEUR COUR

n'avait eu quelque chose de touchant, d'impressionnant : ils s'étaient faits beaux pour venir recevoir les compliments du représentant de Boula-Matari, et ce sentiment-là commandait le respect.

Et ils étaient tous là, les chefs, rangés des deux côtés de la route conduisant de la station de Tumba au campement, ceux-ci en pompiers de Nanterre, revêtus au-dessus de leurs pagnes, de livrées en drap rouge flamboyant, la poitrine barrée d'aiguillettes d'or ; ceux-là arborant fièrement un étincelant casque de cuirassier, d'autres

une paire de lunettes bleues, tous le long bâton de commandement à la main, la grande médaille d'argent de la chefferie suspendue au cou, immobiles comme des statues de bronze. Leurs femmes, les enfants les entourent avec les gens de marque portant les drapeaux bleus étoilés d'or, les étendards de peaux de léopard, et balançant dans les airs une foule de parasols multicolores qui faisaient aux chefs une sorte de dais royal. A leurs pieds, comme dans les scènes bibliques, les joueurs de trompe, pareils à des Éoles, enflant grotesquement leurs joues pour tirer de leurs instruments d'ivoire les sons les plus beuglants, et les tambourinaires faisant éclater leurs tams-tams, sous l'attaque jamais lassée des vigoureux battoirs, d'appels assourdissants. Derrière ces graves personnages était rangé le *vulgum pecus* des tribus. Représentez-vous une bande de ramoneurs, jouant au chœur antique en frappant dans les mains, sur le rythme saccadé des tambours, affublés de ce que l'imagination la plus folle peut réunir dans les boutiques et arrière-boutiques des fripiers de Bruxelles, de vieux fracs blanchis aux coutures, de redingotes lustrées par l'usure, de complets à carreaux invraisemblables, de chapeaux de toutes formes, de tous styles, le tout minable, lamentable, ayant subi les injures du temps jusqu'à saturation, la mise-bas, la desserte de toute une grande ville distribuée aux gueux d'une cour des miracles. Accompagnez cette descente de la Courtille noire des danses les plus grotesques, des contorsions parfois les plus bestiales, du vacarme horrible des tambours et des tams-tams, d'une cacophonie dont seuls les hurlements des fauves d'une ménagerie en délire, peuvent donner une idée ; laissez envelopper cette scène par l'ombre tombante du soir, et vous aurez un tableau superbe

de vie et de couleur, digne de tenter le crayon sarcastique d'un Cranach, d'un Holbein ou d'un Callot.

*
* *

Nous trouvons nos bagages au logis ; tout est méthodiquement, admirablement réglé.

Le logement des voyageurs avait été improvisé de toutes pièces. Le problème n'était certes pas facile de fournir le gîte à une centaine d'invités dans une localité où rien n'existait pour ainsi dire, sinon les habitations des agents de la station. Mais la Compagnie du chemin de fer ne s'effraie pas d'un détail aussi futile. En douze jours, un grand terrain fut déblayé de ses herbes, et là-dessus s'élevèrent comme par enchantement des baraques en bois très confortables, ma foi, et une superbe salle, de 40 mètres de longueur sur 15 de largeur et 6 de hauteur, très pittoresque dans son architecture primitive, avec ses fermes et ses chevrons apparents.

C'est là qu'à 7 heures du soir eut lieu un banquet parfaitement ordonné. Encore un problème dont la solution pouvait paraître inquiétante. Je me hâte d'ajouter, qu'elle fut de nature à satisfaire les plus gourmets. La salle était éclatante de lumières — des becs à incandescence au pétrole ; les faisceaux de drapeaux belges et congolais, les longues frondes de palmiers qui cachaient la nudité des parois, les curieuses panoplies d'armes indigènes, les pittoresques dessins formés par des lanternes de locomotive, aux feux blancs, verts et rouges artistiquement entremêlés, les uniformes chamarrés d'or et de décorations des personnages officiels, les blanches épaules et les toilettes somptueuses des dames, tout cela donnait à la fête un éclat incomparable. Quand on se prenait à penser que pareille chose se passait en Afrique, à près de 400 kilo-

mètres de la côte; que dans ce coin perdu du continent noir que Stanley traversait, il y a vingt ans, les armes à la main, poursuivi par les cris de haine des populations soulevées, se rencontrait, à quelques pas de ces centaines de nègres dansant jusqu'à en tomber de fatigue, à la lueur ironique de la lune, leurs rondes de guerre — celles qu'ils exécutaient naguère encore dans leurs cérémonies d'anthropophages — se rencontrait une poignée d'Européens dinant paisiblement, en uniforme ou en habit noir, il y avait certes de quoi rêver à un conte oriental, il y avait surtout de quoi réfléchir.

*
* *

Le banquet fut très animé. Au dessert, le lieutenant-colonel Thys porta la santé au Roi dans les termes suivants :

« Mon général, Monsieur le gouverneur général, Messieurs les délégués, Mesdames, Messieurs.

» J'ai l'honneur de porter un toast à S. M. Léopold II, roi des Belges, souverain de l'État indépendant du Congo.

» En prononçant devant vous, sur la terre d'Afrique, ce nom vénéré, mon âme est tout entière vibrante d'émotion, de dévouement et de patriotique fierté.

» L'histoire inscrira le nom de Léopold II en lettres d'or parmi ceux des grands hommes ; dès maintenant, la nation belge reconnaissante salue en lui le plus illustre de ses enfants.

» Après avoir conçu l'œuvre du Congo avec une audace remarquable, après l'avoir créée grâce à une diplomatie toujours en éveil, la soutenant d'ailleurs presque seul financièrement, le Roi a procédé à l'organisation de l'État du Congo avec une sûreté de vues, une hardiesse et une ingéniosité dans les moyens, une énergie dans l'exécution

qui montrent en lui toutes les ressources du génie. Dès à présent, un immense empire colonial est fondé ; avant peu il se suffira à lui-même.

» L'honneur de ma vie sera d'avoir été un de ses premiers, un de ses plus fidèles et dévoués lieutenants. Ma plus douce récompense est de pouvoir, en cette qualité, en ce coin du monde que nul pied européen n'avait foulé il y a dix ans et que parcourent aujourd'hui les locomotives, acclamer devant les délégués officiels de presque tous les gouvernements européens, le nom du rédempteur de l'Afrique.

» Au souverain de l'État indépendant du Congo ! au Roi bien-aimé qui personnifie si noblement la patrie ! »

Ces paroles au sens si élevé, d'un tact si parfait, furent couvertes d'applaudissements.

La fête se prolongea tard, mais nous ne devions pas avoir le dernier mot. Au moment où les convives rejoignirent leurs wigwams, ils purent entendre encore les chants des noirs qu'accompagnaient toujours les sons sourds des tams-tams et voir, à la clarté de l'astre des nuits éclairant le plateau d'une lumière froide, glaciale, leurs ombres fantastiques passer et repasser sans lassitude dans le cercle de la danse. Les nègres avaient assisté au feu d'artifice qui avait été tiré après le banquet; ils avaient vu les étoiles de feu retomber en gerbes étincelantes sous la voûte sombre du ciel, les soleils tournoyer en ondes fulgurantes, les cataractes de flammes projeter leurs flots ardents dans les espaces, ceux-ci éclairés tour à tour d'une immense nappe de lumière rouge, jaune, verte, bleue. Ils n'avaient rien dit, car rien ne doit les étonner de la part du *moundelé*. Si quelque chose provoque leur admiration, leur stupéfaction, ils n'ont garde de le montrer, soit par nature ou par habitude, soit, ce qui est plus

plausible, par calcul politique. Quelques-uns, les anciens, accroupis autour des feux, enroulés dans leurs couvertures, devisaient à voix basse. J'aurais donné gros pour pouvoir lire dans la cervelle de ce vieux roi nègre, de cet ancien cannibale. Certainement qu'il devait trouver les choses changées. Qui sait, dans son abjection de sauvage trop vieux pour frayer avec la civilisation, peut-être regrettait-il le temps où dans la brousse — celle où il était assis — l'antilope, le buffle et l'éléphant peuplaient la chasse inviolée du noir...

XV

De Tumba à Léopoldville. L'Inkissi. La forêt équatoriale Kimuenza. Léo

Mardi, 5 juillet 1898.

De grand matin, les sonneries des trompettes — car tout se passait militairement, comme dans un camp — viennent nous réveiller et, les yeux bouffis de sommeil, après avoir déjeuné sommairement, nous reprenons, dans une brume grise qui donnait aux gens et aux objets des aspects fantastiques, le chemin vers la gare. Le service des trains vers Léopoldville reprenait, dans l'ordre où il avait été organisé au départ de Matadi. Les vaillantes petites locomotives étaient toutes là, pavoisées comme la veille, piaffant d'ardeur pour conduire les invités de la Compagnie vers le but du voyage. Il faisait franchement frisquet, presque froid. Oui, en plein Congo, sur ce plateau de Tumba, la brise soufflait matin et soir à faire grelotter les nègres.

Le chef de la station de Tumba nous presse, les bagages sont chargés.

Messieurs les voyageurs, en voiture ! — Nous y voilà ! En route !

La voie monte rapidement, la locomotive s'époumonne, souffle. Le paysage, c'est encore celui de Tumba, la haute plaine avec ses herbes dures comme des joncs.

De temps à autre un bois, un morceau de forêt où croissent pêle-mêle acacias flamboyants, manguiers touffus, mimosas élégants, sagoutiers au port élancé, toutes les variétés de palmiers, le tout entremêlé de gigantesques

fougères, réuni de branches en branches, de troncs à troncs, par des ponts de lianes. La voie passe maintenant entre des talus au sommet argileux, — une argile ferrugineuse qui s'effrite à l'air et dont la base est formée de galets.

Comme la veille, à toutes les stations, pittoresquement

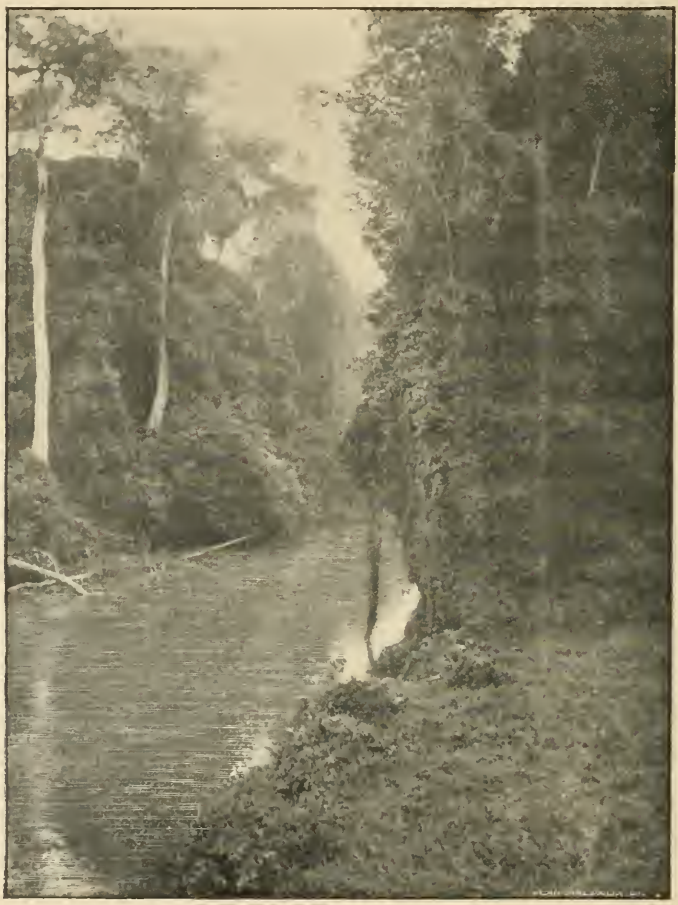
LE LONG DE LA VOIE FERRÉE. — PAYSAGE TROPICAL

décorées, grand afflux des travailleurs noirs. Ils nous saluent de leurs acclamations. Peste ! Quels poumons ! Et aussi quelle bonne humeur, quels éclats de rire! Ce qui m'intrigue, c'est moins la diversité des costumes — si tant est qu'on puisse appeler cela de ce nom — que la forme toujours si étonnamment variée des couvre-chefs. Aristote eût trouvé là de quoi donner une suite à son immortel chapitre des chapeaux.

Nous montons toujours, nous arrivons à Zonagongo, à la côte 710, le point le plus élevé de la ligne ; nous avons franchi le deuxième plissement des Monts de cristal, nous pénétrons dans l'ancien bassin de la mer congolaise dont nous allons rencontrer les laisses successives.

De Zonagongo nous dévalons rapidement à travers la plaine — qui cette fois se développe, immense, à perte de vue,— vers l'Inkissi. Les formations géologiques se transforment de plus en plus, le facies cristallin et schisto-cristallin fait insensiblement place aux dépôts franchement sédimentaires où dominent des grès durs calcareux. Le paysage se transforme, perd de sa monotonie, s'anime, gagne en force et en couleur. Nous voici à l'entrée du superbe pont de l'Inkissi, merveilleux ouvrage d'art d'une portée de 100 mètres, et dont le lancement sur la rivière — opération qui s'est faite en une fois — n'a pas été sans dangers ni sans péripéties émouvantes. De là nous allons nous engager presque sur tout le parcours qui reste à faire dans la forêt, la grande forêt avec ses profondeurs troublantes, ses abîmes de verdure au fond desquels grouille tout un monde d'êtres animés, ses géants aux articulations puissantes, aux frondaisons majestueuses, ses sentes pleines de mystère que le pas de l'homme a à peine violées, la forêt avec tous ses charmes, ses parfums enivrants, ses ombres troublantes, auxquelles brusquement, dans une subite apparition, des lumières crues viennent succéder, en un mot, la nature dans l'irrésistible expansion de toutes ses forces, dans sa vie la plus exubérante. Et il en est ainsi tout le long de cette charmante rivière, la Lukaya, dont le cours capricieux tantôt se montre, tantôt se dérobe à nos regards, coquettement enfoui dans la verdure. Par intervalles, un arbre renversé fait l'office de pont pour passer de l'une rive à l'autre.

C'est bien le paysage que j'entrevoyais dans mon imagination d'enfant, quand je dévorais les récits merveilleux de Gustave Aymard, que je me délectais aux exploits



LA LUKAYA.

chevaleresques de Bas-de-Cuir, le héros de Cooper. Ah ! s'il le voulait, le brave chasseur, comme il me ferait plaisir si, brusquement, il apparaissait pour animer le beau paysage qui défile sous mes yeux, et qu'il y ferait belle

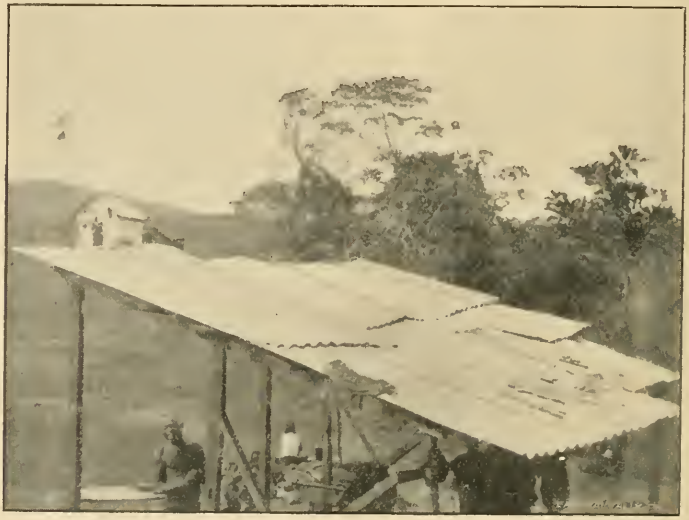
figure ! Mais Bas-de-Cuir est mort et, comme le dit bêtement un compagnon de route à qui j'avais voulu communiquer mon enthousiasme : « quand on est mort, c'est pour longtemps ». Je retombe du haut de mon rêve dans la plate réalité.

Mais le soleil tape dur, il fait une jolie chaleur dans le wagon : 39° centigr. à l'ombre ! Le train s'arrête un moment à Kimuenza, où se trouve la mission des Jésuites. Tenez, les voici justement, les braves missionnaires avec les nombreux enfants dont ils ont entrepris l'éducation et les admirables religieuses qui les aident dans cette noble tâche. Mais, si je ne me trompe, c'est bien le Père Liagre qui est là en avant. Nous descendons du train, présentations de part et d'autre, compliments, serrements de mains. Je n'ai pas besoin de demander comment on se porte : la mine est superbe ; les enfants, les sœurs, tout le monde est rayonnant de santé. Mais le train siffle, s'impatiente ; il faut repartir, le train n° 4 nous talonne de près. La voie descend maintenant rapidement, puis, après une grande courbe, court tout droit vers Dolo, vers le Stanley-Pool. Le pays a pris un instant le caractère de nos Ardennes : de larges croupes arrondies, coupées par des crevasses ; à gauche se dresse le plateau de Bemba. Mais cela ne dure que quelques instants, les mamelons s'abaissent, le terrain devient plat ou à peu près.

Cette fois, nous sommes en Campine. Ce qui achève de donner l'illusion, ce sont les sables que nous traversons, les bruyères qui s'étendent à droite et à gauche de la voie ferrée. Dans le lointain bleuissent les eaux du lac. Le train accélère de vitesse. — Dolo ! C'est la vraie station terminus, à proximité des factoreries et des établissements des compagnies commerciales, de la S. A. B. — lisez Société anonyme belge du Haut-Congo, de la

N. A. H. V. — la « Nieuwe Afrikaansche Handelsvennootschap ». Dolo n'est distant de Léopoldville que de quelques milles, le train les parcourt en dix minutes.

A Léopoldville, j'ai le plaisir de serrer la main à mon excellent camarade, M. le commissaire-général Costermans. Il est là, sur le quai de la gare, attendant, entouré de ses chefs de service et de tous les agents, l'arrivée du



LE LONG DE LA VOIE FERRÉE. — UN ATELIER DE FORGERONS NÈGRES.

représentant du Roi-Souverain, du général Daelman qui nous suit dans le train n° 4.

*
* *

J'ai le temps de réfléchir aux divers horizons géologiques que nous avons rencontrés en chemin de fer depuis Matadi jusqu'au Stanley-Pool : granits, gneiss, quartzites, micaschistes de Matadi au Palallaba, c'est-à-dire toute la gamme des roches cristallines et schisto-cristallines, puis le facies passant aux schistes, des schistes aux calcaires par

une série d'assises : schistes, calschistes, calcaires-marbres: de là aux grès calcareux, pour finir par les grès siliceux et les sables, au Stanley-Pool. La décomposition de ces roches par les agents extérieurs, par l'air et la pluie, donne des plaines argileuses et argilo-sableuses où domine le fer sous les formes les plus variées, tantôt comme simple principe colorant, tantôt comme limonite, comme hématite, ou enfin comme oligiste, permettant dans ces derniers cas le traitement industriel du gisement. Les indigènes ne l'ignorent pas, car ils tirent des blocs de minerai que l'on trouve en abondance dans la brousse, des fers excellents, en les faisant passer par la forge catalane. Ce que j'en dis n'a au surplus qu'un but, c'est de constater une fois de plus la véracité de l'hypothèse de cette mer intérieure qui constituait autrefois dans les temps géologiques, le bassin du Haut-Congo. Cette mer intérieure, limitée par les monts de Cristal à l'ouest et les monts Mitumba à l'est, était alimentée par les apports des mers plus petites qui lui étaient adjacentes et dont les lacs Tanganika, Moëro et Banguelo ne figurent plus aujourd'hui que les échos très affaiblis. Un jour, sous l'action d'apports excessifs, le niveau de ses eaux s'est élevé au point que celles-ci ont attaqué peu à peu le faîte de la barrière — les monts de Cristal — qui la séparait de la mer et de la rivière côtière de Banana.

Cet écrêtement, cette érosion, par une suite d'efforts dont l'ensemble a probablement porté sur une série de siècles, ont fini par creuser de véritables seuils d'écoulement qui constituent les cataractes et les chutes que nous connaissons, et la mer intérieure s'est vidée dans l'Océan par la rivière de Banana. Le Congo actuel, c'est-à-dire les dernières eaux de l'ancienne mer qui se sont rassemblées dans la cuvette du bassin, est donc, en der-

nière analyse, le résultat ultime de ces actions géologiques. Tout, depuis les roches cristallines et schisto-cristallines des monts de Cristal jusqu'aux sables de Léopoldville — la laisse de l'ancienne mer, — tout vient, géologiquement, confirmer la théorie de Murchison, que A.-J. Wauters, notre savant géographe, si compétent dans l'histoire du sol africain, a remise si magistralement en lumière.

*
* *

Mais voici le train n° 4 avec les autorités. Après les

A LÉOPOLDVILLE. — LE CAMP DE LA FORCE PUBLIQUE.

présentations sur le quai, on se rend à Léopoldville ; la station est éloignée de la gare de chemin de fer d'une petite demi-lieue environ. Les troupes noires sont sous les armes, le général Daelman les passe en revue. Elles sont surtout formées de Bangalas et de Batétélas ; leur attitude est vraiment martiale.

Léopoldville est une fort belle station ; elle doit son développement actuel à l'activité incessante et à l'initiative éclairée du commissaire-général qui y commande aujourd'hui, à M. Costermans. C'est lui qui a élevé ces magasins en briques, ce splendide mess pour les agents, qui a organisé

ce beau camp pour la force armée, qui a fait ces plantations de caféiers qui ont si belle mine et promettent tant. L'ancien Léopoldville est plus haut, sur la terrasse qui commande ce fleuve ; c'est celui qui a été créé par M. Liebrechts, le secrétaire général de l'État indépendant pour le département de l'intérieur, mais l'emplacement au bord du lac ayant été jugé meilleur, l'on a reconstruit sur de nouveaux plans. A voir Léo — car c'est comme cela que les Africains appellent la coquette cité — avec ses bâtiments qui s'élèvent dans le sable, on serait tenté, n'étaient les palmiers et la végétation tropicale, de se croire à Beverloo. Le camp des soldats, avec ses chimbèques élevés sur le front de bandière et sa garde de police, tenu avec une propreté qui rendrait envieux nos soldats européens, vient encore ajouter à cette illusion.

De superbes gaillards, que ces Bangalas, que ces Batétélas ! Tudieu, quels biceps, quelles poitrines ! Avec quelle fierté ils accueillaient les compliments que leur adressa le général Daelman, compliments que le commissaire-général leur traduisit incontinent !

XVI

**Une excursion sur le Pool. Kinshassa. Brazzaville
La cérémonie de l'inauguration du chemin de fer
Le banquet**

Mercredi, 6 juillet.

Nous sommes allés, ce matin, chez nos voisins les Français, à Brazzaville, de l'autre côté du Pool, avec

A LÉOPOLDVILLE. — LA MAISON DU COMMANDANT DU PORT.

le sternwheel le *Brabant*, le nouveau et superbe vapeur que l'État vient de monter, à Léopoldville, dans les chantiers de la marine, pour la navigation du haut fleuve.

Le départ n'étant fixé qu'à 9 heures, nous avons eu le temps de parcourir encore les installations de Léopoldville, d'admirer l'ordre et l'activité qui règnent dans cette ruche toujours en travail. Les rues sont larges, les planta-

tions riantes, les maisons des fonctionnaires blancs bien tenues ; le mess avec sa véranda, sa façade rustique, a fort bon aspect. L'art lui-même est représenté à Léo sous la forme d'une haute colonne surmontée d'une négresse brandissant un flambeau, image de la civilisation et de la lumière qui, peu à peu, pénètrent dans ces régions où, durant tant de siècles, la barbarie a régné sans partage.

J'ai poussé, en compagnie du général Daelman, jusqu'au camp des noirs. Je l'ai dit plus haut et j'aime à le répéter, ce camp est admirablement tenu et c'est plaisir de voir ces vigoureux, ces athlétiques soldats aller et venir autour des chimbèques où ils se logent par groupes, suivant leurs affinités, avec leurs familles. Le spectacle suggestif et vraiment encourageant que celui offert par ces fils de sauvages, par ces anciens cannibales, hypnotisés par le prestige du blanc plutôt que courbés sous le joug de discipline. On sent qu'il y a, à Léopoldville, une direction qui n'abandonne pas une parcelle de son autorité. La politique, ferme et douce à la fois, du commissaire-général Costermans me paraît bien celle qui doit être suivie avec des êtres inférieurs, comme sont encore les nègres, ces grands enfants : la répression paternelle de la faute la plus légère, la justice inflexible pour tous, blancs ou noirs.

Du camp nous allons au belvédère, élevé sur le Mont-Léopold et d'où l'on peut admirer les cataractes du fleuve. Ce spectacle, d'une horreur sublime, me rappela les rapides du Niagara. J'aurais voulu descendre jusqu'à la rive et contempler de près cette scène grandiose de la nature, voir cette masse énorme d'eau se précipiter de l'immense Stanley-Pool sur l'immuable barrière de granit, y briser ses flots impétueux contre les écueils impassibles, — *impavidum ferient ruinæ* — s'engouffrer dans les abîmes en volutes tourbillonnantes ; mais il fallait se rendre au

bateau, et je dus me contenter de la perspective lointaine des franges d'écume blanchissant la tête des rochers noirs et du grondement de tonnerre des eaux en fureur.

Nous voici sur le *Brabant* ; le bateau a quelque peine à démarrer, il repose par son arrière sur le sable et les machines qui venaient seulement d'être mises en place — c'était le premier voyage que faisait le *Brabant* — n'avaient

A LÉOPOLDVILLE. — LES BANGALAS A L'EAU POUSSANT LE « BRABANT ».

pas encore leur jeu normal ni toute leur puissance d'action. Mais qu'importe ? N'y a-t-il pas là des centaines de bras nerveux prêts à pousser le navire ? Un signe du commissaire-général, et voilà une légion de Bangalas à l'eau, s'acharnant, travaillant comme des nègres — c'est bien le cas de le dire — à dégager le bateau de sa prison. Mais il tient ferme. D'autre part, nos démons noirs semblent faire plus de bruit que de travail, malgré les objur-

gations du *capita*. Celui-ci se fâche, tempête, fulmine. Enfin, dans un dernier effort, les biceps se tendent, le bateau glisse, hourrah !

En avant, pleine vapeur ! commande le capitaine et le *Brabant* coupe majestueusement les eaux du lac. L'équipe noire du bateau chante au bruit rythmé du tam-tam, superbe est le temps, le paysage grandiose.

A KINSHASSA. — LES ÉTABLISSEMENTS DE LA S. A. B.

Nous longeons la rive gauche du Pool; voici la mission anglaise perchée au haut de la falaise. Les îles se succèdent nombreuses, leur aspect — nous sommes en hiver — est morne, l'herbe est brûlée ; mais dans la saison des pluies elles doivent ressembler à des corbeilles de verdure, voguant au fil de l'eau. Hélas ! pas un crocodile, pas un hippopotame en vue. Quel fichu caractère ont donc ces bêtes de ne pas venir au rendez-vous pour jouer leur partie

dans la fête! C'est d'autant plus mal de leur part que nous n'avions pas la moindre pensée homicide.

Le goulot du lac s'élargit ; nous approchons de Kinshassa, la station où se trouvent les établissements prospères de la S. A. B.; Kinshassa avec ses belles plantations de café et ses opulents bananiers. Là, nous prenons les invités qui ont été hébergés par la S. A. B., puis le bateau met le cap sur Brazzaville, traversant obliquement le Pool. Nous voici à la station française. M. le

A BRAZZAVILLE. — DÉFILÉ DES SÉNÉGALAIS.

gouverneur de Lamothe, entouré de nombreux officiers, tous en grande tenue, se tient au débarcadère pour nous recevoir. Un peloton de laptots fait les honneurs.

La réception à Brazzaville fut charmante, pleine de tact et de courtoisie. Le gouverneur français avait réservé au général Daelman la surprise d'une revue des troupes, passée en son honneur. Superbes, ces Sénégalais, des hommes taillés comme des géants, des figures dures, énergiques, respirant l'audace, le courage, le mépris de la mort. C'est avec de pareils hommes que le capitaine Marchand marche vers le Nil, vers Fashoda, où, d'après les dernières nouvelles reçues à Brazzaville, il serait arrivé

en ce moment. C'est cette expédition qu'il importe, on le comprend, de soutenir jusqu'à ce que les résultats en soient assurés. Cela explique la présence à Brazzaville de tant d'officiers et de ces troupes relativement nombreuses. Les uns et les autres attendent de pouvoir être transportés vers le Haut-Oubanghi. Pour le moment, on ne dispose à Brazzaville que du vapeur *La France*, les autres steamers étant en réparation. Le renforcement de l'expédition doit naturellement souffrir de ces retards.

Un lunch exquis et peu banal — dans le programme figurait la trompe d'un éléphant tiré quelques jours auparavant par un des chasseurs de la station — nous fut servi sous une superbe tente aux couleurs de la France, dressée sur le plateau d'exercices. Par une délicate attention, à laquelle nous fûmes tous sensibles, le drapeau bleu étoilé d'or avait été fraternellement accolé aux drapeaux français.

Le colonel Thys se fit l'interprète de nos sentiments, il but à la France. M. de Lamothe, dans sa réponse où abondaient les termes les plus heureux, constata l'accord qui régnait entre les deux voisins et appela très justement le chemin de fer des cataractes un instrument destiné à desservir les intérêts non pas seulement d'une des deux nations dont les territoires étaient voisins sur le sol d'Afrique, non pas seulement des deux nations, mais ceux de l'humanité entière. C'était la note juste. On y applaudit avec chaleur. Cependant le temps presse, il faut retourner à Léopoldville, où cet après-midi doit avoir lieu l'inauguration du chemin de fer. Nous regagnons la rive. Mais une surprise encore nous était réservée. Au moment où le *Brabant* allait démarrer et que nous prenions congé de nos hôtes, voilà que dix, vingt, cent, deux cents sauvages dégringolent de la montagne, revêtus des accoutrements

les plus baroques. Ce sont des Batékés ; ils viennent, sur l'invitation du gouverneur général, nous donner un échantillon de leur science chorégraphique. Une cour s'improvise sur la jetée. Le roi s'assied gravement; jamais on n'a vu une face humaine plus horriblement grimée ; les yeux sont entourés d'un large cercle blanc; tous les traits de la brute, du cannibale qu'il est d'ailleurs, se retrouvent dans

A BRAZZAVILLE. — LES BATÉKÉS EN REPRÉSENTATION.

cette tête qui ferait rire si elle n'inspirait du dégoût. A côté de lui, les femmes, les chefs de marque. En avant, le féticheur qui a arboré fièrement un diadème de plumes, règle les détails de la cérémonie. Et un à un les danseurs, les lutteurs viennent montrer leur talent devant Sa Majesté noire, laquelle demeure froide, impassible. Et, naturellement, les gongs, les tams-tams, les trompes de donner avec un ensemble déchirant. Une réédition de Tumba, mais avec une pointe de pittoresque en plus, le

cadre de ce lac aux eaux bleues, de ces collines aux tons roux et chauds apportant à la scène une note spéciale.

Le *Brabant* filait à toute vapeur vers Léopoldville, qu'on entendait encore les sons sourds des tams-tams et les

LES BAOBABS GÉANTS DE KINSHASSA.

appels rauques de la trompe. Voici de nouveau Kinshassa avec ses immenses baobabs montant la garde à la rive, puis en route vers Léopoldville !

Le voyage de retour, très rapide, faillit être mouvementé à l'arrivée. Une fausse manœuvre — l'ancre tombée avant le commandement — vint bien à point pour nous montrer

tous les dangers du port de Léopoldville. L'entrée en est difficile ; si on la manque, on risque d'être aspiré par les rapides qui sont là, à peu de distance en aval. Si l'amarre casse, rien ne pourra sauver le bateau ; il sera englouti — telle *La Ville de Verviers* dont on n'a plus trouvé de traces, ni du bateau, ni de son équipage — car la succion du fleuve est irrésistible. De plus, les dénivellations à Léo-

LE MESS DE LÉOPOLDVILLE.

poldville empêcheront toujours d'y établir un port convenable. Le véritable port, désigné par la nature, c'est Dolo : il s'impose.

*
* *

La cérémonie de l'inauguration du chemin de fer fut simple, imposante malgré cela. A 6 heures et demie du soir, se réunissaient sous la large vérandah du mess de la station, le représentant du Roi-Souverain, le gouver-

neur général, le colonel Thys, les délégués des gouvernements étrangers, les chefs de service de l'État et du chemin de fer, les agents de Léopoldville conduits par le commissaire-général, les invités. L'assistance était nombreuse. L'obscurité venait à grands pas, les lampes furent allumées. C'est dans ce clair-obscur rembranesque qui avait son caractère mystérieux, son émotion particulière, qu'au milieu d'un grand silence, le colonel Thys prit la parole.

Voici en quels termes :

« Monsieur le Gouverneur général,

» Le Conseil d'administration, en me confiant la mission de le représenter à l'inauguration du chemin de fer de la région des cataractes, m'a chargé d'exprimer au Roi-Souverain, au gouvernement central, au gouvernement local et à vous-même sa profonde reconnaissance pour les nombreuses et incessantes marques de bienveillance que la Compagnie du chemin de fer du Congo n'a cessé de recevoir pendant toute la période de construction de la part des pouvoirs publics. Ces sentiments répondent aux miens : ce m'est à la fois un grand honneur et un grand bonheur de les exprimer et de vous prier d'être notre intermédiaire auprès du Roi et de M. le secrétaire d'État baron van Eetvelde.

» Je vous prie de me permettre de saisir cette occasion officielle pour remercier, au nom du Conseil d'administration, le personnel de la Compagnie, et tout spécialement les deux directeurs en Afrique, MM. Espanet et Goffin, pour l'intelligence, le dévouement et l'énergie dont ils n'ont cessé de faire preuve. Vous savez mieux que personne combien ces remerciements sont mérités.

« Monsieur le Gouverneur général,

« Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer du Congo vous prie de vouloir bien déclarer, au nom du Roi-Souverain, définitivement ouverte à l'exploitation publique la ligne de Matadi au Stanley-Pool.

« Vous donnerez ainsi la consécration gouvernementale à l'achèvement de ce grand travail de dix ans. »

La réponse de M. le gouverneur général Fuchs fut un magistral exposé de l'œuvre du Congo et de la construction du chemin de fer. On conçoit que le chef du gouvernement local ne pouvait les séparer l'une de l'autre, à cette heure où sonnait le succès, car elles procèdent de la même pensée, elles en sont l'émanation directe sous une forme différente, elles poussent à la conquête d'un but identique par des moyens intimement liés, le chemin de fer du Congo étant l'outil de pénétration indispensable au gouvernement du Congo.

Nous sommes charmé de pouvoir reproduire ici le discours de M. Fuchs où l'on rencontre à la fois une grande élévation de sentiments et une rare hauteur de vues, exprimées sous une forme littéraire absolument remarquable. Mais laissons la parole à l'orateur :

« Monsieur le Représentant du Roi,
« Messieurs les Représentants des Puissances,
« Monsieur l'Administrateur délégué, Directeur général

« Messieurs,

« Je salue dans le chemin de fer des Cataractes l'accomplissement d'une grande œuvre préliminaire qui va marquer une date importante dans l'histoire de l'État

Indépendant du Congo et dans celle du commerce et de la civilisation.

» Cette œuvre réalise une pensée déjà lointaine du chef de l'État ; ce fut, en effet, en 1878 que se constitua à Bruxelles sous le patronage du Roi le Comité d'études du Haut-Congo ayant pour but d'ouvrir une route pour parvenir au cœur de l'Afrique, de nouer des rapports commerciaux avec les tribus indigènes, et d'établir des stations le long du fleuve.

» En présence du succès de l'entreprise qui relie désormais l'immense réseau du Congo supérieur et de ses nombreux affluents à l'Océan, que notre première pensée s'élève vers le Roi-Souverain, le créateur du jeune et vivant État africain, lequel entre aujourd'hui dans une phase nouvelle de son développement économique et humanitaire.

» Pleins de reconnaissance et pénétrés d'admiration, rendons hommage à la conception de l'État du Congo dont le caractère grandiose apparaît à l'instant présent dans une clarté plus vive.

» Sa méthodique organisation et son progressif développement ne sont plus à démontrer ; et il y a lieu de se réjouir de ce que, grâce à la haute et prévoyante volonté royale, il se trouve aujourd'hui doté d'un merveilleux outil de civilisation et de progrès prenant place sans conteste parmi les plus importants travaux du siècle.

» L'heure est propice non seulement à la joie, mais aussi au recueillement.

» Profitons de l'apaisement et de la douce détente qui suivent les lourds labeurs accomplis et les fortes dépenses d'énergie, pour jeter un regard rétrospectif sur les dures et vaillantes étapes qui viennent d'être parcourues.

» En ce qui me concerne, je les ai suivies avec passion, n'ayant été étranger à aucune des péripéties de la réalisation d'un travail si étroitement lié à l'avenir de l'État.

» Tout d'abord, je voudrais pouvoir caractériser d'un trait rapide mais précis l'œuvre exécutée.

» Ici de belles paroles du Roi me reviennent invinciblement à la mémoire :

« C'est en servant la cause de l'humanité et du progrès » que des peuples de second rang apparaissent comme des » membres utiles de la grande famille des nations. »

» Il serait malaisé d'exprimer dans un langage plus élevé, que la grandeur des nations se mesure moins à l'étendue de leurs territoires qu'aux services qu'elles rendent à la cause générale de l'humanité.

» En ouvrant la route de l'Afrique centrale, l'entreprise du railway congolais, réalisant les vues royales, a élargi le champ de l'activité commerciale de la civilisation chrétienne et assure ainsi pour jamais à la Patrie belge une place glorieuse dans l'histoire du monde.

» Avant de dire quels seront les résultats de la voie ferrée qui vient d'être ouverte, au point de vue économique, humanitaire et évangélique, demandons-nous ce que fut cette œuvre en elle-même.

» Lutter contre la nature qui semblait avoir dit en dressant ses portes de granit et ses massifs montagneux : « Tu iras jusqu'ici et tu n'iras pas plus loin ».

» Établir un sentier de fer de 400 kilomètres dans un pays d'allure réfractaire à toute pénétration, peuplé d'aborigènes craintifs et ayant encore au fond de leurs prunelles l'épouvante qu'y jetèrent les négriers ; y organiser toute une légion de travailleurs, leur créer des abris et des demeures confortables, leur procurer des vivres copieux, maintenir l'ordre, leur assurer les soins médicaux et l'assistance religieuse, escalader des montagnes, traverser le roc dur, jeter des ponts audacieux sur des ravins profonds et des rivières torrentueuses, descendre au fond des gorges

par des lacets compliqués, franchir de vastes marécages pestilentiels qui servaient, hier encore, de fangeuses piscines aux éléphants ; ne se laisser rebuter par rien, ni par l'implacable soleil, ni par la malaria, ni par l'hésitation, ni par le doute, ni même par la calomnie, telle fut l'œuvre complexe, multiple, prodigieuse, que réalisèrent les ingénieurs, les médecins, les évangélistes de la Compagnie du Chemin de fer.

» La Nature se rit des souffrances humaines », a dit un sombre poète. Nulle part peut-être elle ne se complut davantage à prodiguer les obstacles, à s'hérisser de barrières, ni à exiger pour les difficultés qu'elle laissait vaincre, une plus redoutable rançon.

» Les grandes dates de l'entreprise du Railway africain sont trop connues de vous tous, Messieurs, pour qu'il soit nécessaire de les rappeler ici.

» Mais je tiens à dire à quel point je suis heureux d'avoir l'occasion de rendre un solennel hommage aux hommes qui par leur initiative, leur intelligence, leur hardiesse, ont réussi à travers tant de difficultés à mener à bien cette importante entreprise.

» Le nom qui le premier vient sur les lèvres est celui du colonel Thys.

» Voici comment s'exprimait à son sujet en 1894, à Kenge, M. le Gouverneur général colonel Wahis : « L'âme de cette organisation fut, comme vous le savez » tous, M. le major Thys. Large initiative, intelli- » gence, activité, énergie, toutes ces qualités furent bril- » lamment mises en œuvre par lui pour la réalisation des » projets qui avaient été formés.

» Devenu Directeur général de la Compagnie, après » avoir été son principal organisateur, il a assumé les » plus graves responsabilités. L'opinion publique saura

» lui attribuer une grande part dans le succès qui cou-
» ronne l'entreprise du chemin de fer reliant Matadi au
» Stanley-Pool ».

» L'heure de la Justice, de cette Justice large et réparatrice qui jaillit des entrailles mêmes des choses et des événements, cette heure a sonné pour vous, Monsieur le colonel.

» Vous fûtes tout à la peine. Soyez pleinement à la joie du triomphe. Je me réjouis aussi, Messieurs, de voir parmi nous un ouvrier de la toute première heure : le major Cambier qui en 1887, à la tête de la première brigade d'ingénieurs, entreprit l'étude et organisa les premiers travaux du tracé de la voie. J'ai eu l'honneur de servir le Gouvernement du Roi sous ses ordres, et cette époque de ma vie africaine est une de celles dont j'aime le plus volontiers à me souvenir, car il m'a été donné d'apprécier en toute circonstance ses qualités de fermeté, de tact et d'inaltérable courtoisie.

» A M. Charmanne revient l'honneur d'avoir commencé les premiers travaux d'exécution et d'avoir présidé au premier coup de pioche (avril 1890).

» Ah ! Messieurs, il faut s'être trouvé au Congo en ces temps déjà lointains pour se faire une idée exacte de ce que furent les premiers travaux. Mon cœur se serre chaque fois qu'au sortir de Matadi je parcours la voie à travers le ravin Léopold, le long du Congo et de la M'Pozo. Dans le magnifique décor, si pittoresque, si émouvant qui se déroule aux yeux des voyageurs et leur arrache aujourd'hui un cri d'admiration, se livra jadis une effroyable bataille, car les pacifiques conquêtes de l'homme sont souvent plus meurtrières que les plus sanglantes tueries où se ruent les rivalités des nations.

» La mort siégeait en permanence, des légions de tra-

vailleurs disparaissaient en quelques jours. Ce fut une lutte tragique entre la nature et l'homme.

» Nous savons ce qu'il fallut d'énergie, de force morale pour conserver le calme, le sang-froid, la maîtrise de soi, la volonté directrice au milieu de tant d'obstacles auxquels venaient s'ajouter les tracas et les difficultés inséparables de toute organisation naissante.

» Mais MM. Espanet et Goffin eurent pour devise : *En avant, toujours en avant,* et organisèrent le travail rapide, méthodique et sûr.

» Que de noms seraient à citer !

» Permettez-moi, Messieurs, d'évoquer ici le souvenir de ceux qui essaimèrent leurs vies le long du sentier de fer. En songeant à eux, je veux émettre un vœu dont la réalisation sera chère à tous nos cœurs : celui de voir ici même, en face du Pool majestueux, s'élever un monument en leur mémoire ; qu'il soit taillé dans le beau granit africain veiné de rose, que le ciseau du sculpteur y creuse le nom de tous ces vaillants ; qu'il soit entouré d'un beau jardin fleuri sous l'ombre symbolique et violette d'un groupe de palmiers aux palmes frémissantes.

» Est-il besoin, Messieurs, de faire ressortir l'importance de l'achèvement de la ligne au point de vue économique et philanthropique ?

» Peut-être serait-il utile de rappeler, tant le souvenir des maux soufferts s'efface rapidement de la mémoire des hommes, ce qu'était hier le chemin que nous venons de parcourir.

» Car désormais, nos officiers, les négociants, les planteurs, les missionnaires, que vingt journées de marche fiévreuse dans le soleil, que la pluie, que les nuits sous des abris sommaires ou sous la tente décimaient, arrive-

ront aux portes du Haut-Fleuve avec toutes les facilités et les douceurs du confort moderne.

» Vous avez entendu hier et le long de la voie les clameurs joyeuses des populations ; elles applaudissaient à l'achèvement de la route ferrée qui est à leurs yeux une œuvre libératrice.

» 500.000 êtres humains sont affranchis du labeur le plus ingrat que la nature du sol ait imposé à l'homme : le transport sur le chef de lourds fardeaux.

» L'effroyant et mortel calvaire des caravanes n'est plus qu'un terrible souvenir.

» A cet égard, certes, la création de la voie ferrée est déjà un immense bienfait.

» Mais ceci n'est rien à côté de ce que l'avenir réserve aux natifs des contrées de l'Afrique centrale. Les progrès accomplis déjà permettent d'entrevoir quelles transformations vont encore s'opérer.

» Songeons qu'il y a quelques années à peine, le centre africain apparaissait comme une brûlante et noire Sibérie vouée, semblait-il, par la nature elle-même à l'isolement, à la dégradation morale, aux ténèbres du fétichisme, aux horreurs de la traite et de l'anthropophagie.

» Il y a un quart de siècle, cette fine et cruelle ironie de Montesquieu, lorsqu'il dit : « De petits esprits exa-
» gèrent trop l'injustice que l'on fait aux Africains, car si
» elle était telle qu'ils le disent, ne serait-il pas venu dans
» la tête des princes d'Europe qui font entre eux tant de
» conventions inutiles, d'en faire une générale en faveur
» de la miséricorde et de la pitié ? » cette raillerie, dis-je, était toujours actuelle.

» Lorsqu'enfin, au nom de Dieu tout-puissant, les Puissances représentées à Berlin s'imposèrent l'œuvre de la rédemption des populations du centre de l'Afrique, ce fut

comme la vision brusque d'une aurore éclatante aux yeux de ceux qui ont au cœur le fervent désir de l'évangélisation et de la propagation parmi les peuples de la fraternité chrétienne.

» Des champs immenses s'ouvraient où ils allaient exercer leur zèle.

» Les conquérants des âmes peuvent se réjouir en ce jour ; et le doux évangéliste peut contempler comme un vivant symbole de la mission divine cette redoutable croix du Sud qui jetait jadis l'effroi dans l'âme inquiète des négriers.

» Et certes les rédacteurs de l'Acte de Berlin ne se doutaient ni de la rapidité avec laquelle leurs vœux se réaliseraient, ni de l'immensité du réseau qui allait être mis en contact avec l'outillage de la civilisation : les Grenfell, les Alexandre Delcommune, les Wismann, etc. et tous ces hardis explorateurs n'avaient pas encore fixé l'étendue de la navigabilité des affluents du grand fleuve.

» Quels seront les résultats économiques de la mise en œuvre de la réalisation d'une conception qui remonte à vingt ans à peine ?

» On ne tarderait pas, avait dit l'illustre explorateur Stanley, en parlant de l'incomparable richesse de l'intérieur de l'Afrique, à en connaître la valeur si on se donnait la peine de briser, pour l'atteindre, son épaisse enveloppe, ces 380 kilomètres de rudes montagnes qui la dérobent actuellement au monde civilisé.

» A quelque temps de là, Stanley s'exprimait au sujet de l'Afrique équatoriale, dans les termes suivants :

« Il y a là des richesses immenses qui attendent le
» chemin de fer destiné à les recueillir. J'en avertis le
» Commerce et suis persuadé que l'avertissement ne sera
» pas perdu. »

» Il ne le fut pas, en effet. Le succès est allé au-delà de toute attente, avant même que la locomotive pût franchir la région des Cataractes et atteindre le Stanley-Pool.

» En effet, dans un récent rapport au Roi-Souverain, M. le Secrétaire d'État, baron van Eetvelde expose que le mouvement commercial général — importations et exportations réunies — dans l'État Indépendant du Congo, pendant l'année 1897, a atteint le chiffre de près de 41 millions de francs.

» En 1887, deux années après que l'État Indépendant eût été reconnu par les Puissances, le commerce général au Congo — importations et exportations réunies — ne représentait pas 10 millions de francs.

» D'autre part, les recettes de l'État qui, en 1887, ne s'élevaient qu'à 200.755 fr., atteignaient en 1897, 9.183.360 fr. !

» Et le chemin de fer est seulement achevé.

» Qui donc oserait formuler des prévisions pour 1907? Quels seront les chiffres d'importations et d'exportations à cette époque?

» Je n'hésite pas à dire que les espérances les plus téméraires seront vraisemblablement dépassées.

» Chaque jour de nouvelles sociétés, de nouvelles exploitations, de nouveaux comptoirs se fondent, les postes agricoles se multiplient, les stations de l'État et des évangélistes apaisent les guerres civiles, initient les populations à la loi du travail.

» L'avenir économique de l'État s'annonce, en un mot, sous les aspects les plus riants.

» Monsieur le Général, Messieurs les Représentants des Puissances, Monsieur l'Administrateur délégué, Directeur général, Mesdames, Messieurs :

» C'est avec une entière confiance, qu'au nom du Roi, je

déclare ouverte la ligne Matadi-Léopoldville aux entreprises commerciales et humanitaires du monde civilisé. »

Ce magistral discours fut salué par des acclamations enthousiastes.

Ce n'était certes pas un spectacle banal que cette réunion d'hommes appartenant aux classes élevées de la société de tous les pays, écoutant, dans ce coin de l'Afrique, l'esprit perdu dans un religieux silence, le panégyrique de l'œuvre du Roi, à l'heure où l'achèvement du chemin de fer qui devait la rendre féconde entre toutes venait de sonner glorieusement au cartel de l'Histoire.

Le gouvernement belge, qui avait prodigué au chemin de fer tant de marques de sa bienveillance, qui avait soutenu matériellement l'œuvre à l'heure où elle était discutée, ne pouvait rester indifférent à la joie légitime qui accompagnait le triomphe. Il avait chargé M. le comte d'Ursel, le chef de sa mission, de parler en son nom, de se faire l'interprète de ses sentiments.

M. le comte d'Ursel parla dans des termes où la sobriété des images, la concision du style — les qualités qui conviennent à une harangue gouvernementale — n'excluent nullement l'élégance de la forme.

Ainsi s'exprima le représentant du gouvernement belge:

« Monsieur le Général, Monsieur le Gouverneur-général, Messieurs les Délégués des gouvernements étrangers, Messieurs,

» Le gouvernement belge salue avec bonheur l'achèvement du chemin de fer qui ouvre définitivement l'Afrique intérieure et qui prépare son complet essor à l'œuvre du Roi-Souverain.

» L'étape décisive que la réussite de cette entreprise

marque pour le développement de la religion et de la civilisation dans le monde, peut être envisagée avec fierté par la Belgique dont la part y fut prépondérante, et le gouvernement se félicite plus que jamais du concours donné par le Cabinet qui l'a précédé et par lui-même au grand travail aujourd'hui accompli.

» La possibilité de créer cette voie ferrée, sans laquelle le bassin intérieur était déclaré inexploitable par celui-là même qui l'avait découvert, fut — en cette matière — la préoccupation dominante du Cabinet de 1884, à l'heure où l'État Indépendant allait naître à la vie politique.

» Le gouvernement d'alors fut si habilement servi à Berlin par ses plénipotentiaires, que l'État indépendant, dès sa création, se trouva géographiquement en mesure de réaliser une voie ferrée exclusivement tracée sur son territoire, ainsi qu'il le fallait, pour que les obstacles naturels restassent seuls à vaincre encore.

» C'est à l'initiative privée que revient l'honneur d'avoir étudié le tracé du chemin de fer ; mais, pour l'établir, un important concours financier de l'État belge était nécessaire.

» Le Cabinet le proposa, et l'accueil à peu près unanime fait à ses propositions par les Chambres, démontra combien l'œuvre civilisatrice du Roi rencontrait de sympathie dans notre généreuse nation.

» Le gouvernement actuel a continué dans la voie tracée par ses prédécesseurs, en secondant l'entreprise du chemin de fer aux heures de crise.

» Il l'a fait avec la conviction profonde — confirmée déjà par les faits — que l'achèvement du chemin de fer des cataractes donnerait le signal d'un développement économique considérable, dans lequel il importait de réserver à notre pays la plus large part possible.

» Il importait surtout que la Belgique fût mise à même de se prononcer, en parfaite connaissance de cause, sur les conséquences de la libéralité testamentaire du Roi.

» Persévérant dans ces vues, le gouvernement ne négligera rien pour arriver à ce que, sans passion, avec calme et réflexion, la nation réunisse les éléments qui lui dicteront sa décision définitive, — lorsque l'heure de la prendre sera venue.

» L'œuvre du Roi sur la terre d'Afrique demeurera et prospérera, on peut l'affirmer désormais sans crainte de se tromper.

» Mais si elle demeure, si elle prospère, ce sera en majeure partie, grâce à la construction du chemin de fer des cataractes ; — en grande partie donc, grâce à vous, mon cher colonel.

» Mieux que bien d'autres, nous savons combien vous en fûtes l'âme, — et moi qui vous ai suivi presque jour par jour dans l'accomplissement de cette entreprise, — et les membres de la mission belge dont chacun a collaboré dans sa sphère à l'œuvre de notre Souverain.

» J'ai à peine besoin de dire combien je m'estime heureux d'être aujourd'hui l'interprète de félicitations dont il vous revient une si large part, — et dans lesquelles le gouvernement confond le personnel entier que vous avez dirigé.

» Tous ceux qui ont contribué à ce travail n'ont pas revu la terre natale, mais la patrie reconnaissante conserve pieusement leurs noms et honore leur mémoire.

» La somme de ténacité, d'esprit de suite, de persévérance que vous avez dépensée dans la construction du chemin de fer du Congo est considérable.

» Et je ne crois pas pouvoir mieux exprimer le sentiment du gouvernement au nom duquel je parle ici qu'en

vous proclamant, mon cher colonel, en cette occasion solennelle et devant cette assistance choisie, un des plus vaillants collaborateurs de notre bien-aimé Roi, de S. M. Léopold II, souverain de l'État indépendant du Congo. »

Enfin, il était hautement désirable que les Puissances étrangères représentées aux fêtes de l'inauguration fissent entendre leur voix, l'œuvre du chemin de fer des cataractes étant destinée à parfaire ce qui avait été élaboré par elles au Congrès de Berlin, œuvre qui sans le chemin de fer du Congo n'était pas, suivant l'expression de Stanley, née viable. M. le baron von Danckelman, un Congolais de la première heure, était tout indiqué pour prendre la parole en cette circonstance mémorable. Il le fit avec un rare bonheur et non sans une pointe d'émotion — le souvenir des camarades qui n'étaient plus. Il s'acquitta de sa tâche de la façon la plus heureuse.

Voici le discours du représentant de l'Allemagne :

M. le Général, M. le Gouverneur, M. le Colonel, Messieurs,

« Il y a 16 ans que j'ai, pour la première fois, mis le pied dans ce pays. Je faisais alors partie de l'expédition du Comité d'études du Haut-Congo. C'étaient les débuts de cette entreprise hardie dont personne ne prévoyait encore l'étonnant développement.

» Hélas ! Messieurs, la plupart de ceux qui ont pris part à cette expédition, qui ont vu de leurs propres yeux la situation d'alors au Congo et qui avaient décidé de consacrer leurs forces à la grande œuvre de l'auguste Monarque auquel nous pensons tout particulièrement aujourd'hui, la plupart d'entre eux, dis-je, sont morts au champ d'honneur ; victimes du combat contre la barbarie et tous

les dangers qui nous entouraient alors, ils sont partis pour le grand continent mystérieux de l'au-delà.

» Saluons-les en passant, ces braves, ces hommes comme les frères Van de Velde, le capitaine Hanssens, le lieutenant Orban ; Robinet, le premier mécanicien du petit steamer *la Belgique ;* l'ingénieur Amelot, le premier blanc mort à Nyangwé, et bien d'autres, car je ne saurais les nommer tous.

» Messieurs, nous avons eu largement occasion, ces jours derniers, d'admirer les prodiges que l'énergie persistante de l'homme et la puissance du capital ont réussi à créer en peu de temps. Cette ligne de chemin de fer que beaucoup de personnes jugeaient irréalisable, elle existe, elle est terminée grâce à l'adresse de vos ingénieurs, à l'énergie et à la ténacité de M. le colonel Thys.

» Votre courage, Messieurs, et votre énergie ont dû vaincre les nombreuses difficultés du climat et de la nature du terrain.

» Vous avez montré à toutes les nations qui font de la politique coloniale ce dont est capable un esprit d'entreprise, une activité coloniale qui ne se laisse rebuter par aucun obstacle. Vous leur avez donné un bon exemple à suivre.

» En présence de ce succès, je ne puis qu'en exprimer mon admiration et vous dire combien je suis fier d'avoir été chargé d'apporter, en ce moment solennel, à la vaillante administration du chemin de fer du Congo, les sincères et cordiales félicitations du Gouvernement impérial allemand. Puisse la ligne que vous venez d'inaugurer contribuer à la grande œuvre de civilisation en Afrique, au maintien et au développement des relations de plus en plus étroites, de plus en plus cordiales entre l'État du Congo et les États voisins, et en particulier les possessions coloniales allemandes de l'Est africain et du Cameroun ! »

Vous me croirez aisément, ce discours fit une réelle sensation. On sait avec quel soin sont réglées, dans les chancelleries, les manifestations extérieures de la pensée des gouvernements. Le gouvernement impérial allemand est particulièrement réservé sous ce rapport. Ici, il n'y avait pas de doute, c'était la pensée gouvernementale qui avait été exprimée, c'étaient les termes mêmes de cette pensée. Elle était hautement élogieuse pour l'œuvre du Roi, pour le chemin de fer, pour les Belges.

Après ces flots d'éloquence, accueillis par les marques de sympathie les plus chaleureuses, on se mit à table. Le banquet fut très animé. J'avais déjà goûté du filet d'hippopotame, de la trompe d'éléphant, de la chickwangue — espèce de farine de manioc fermentée, puis bouillie — ; j'avais avalé, non sans appréhension, une ample rasade de malafou ou vin de palme, j'avais goûté de toutes espèces de plats portugais, notamment de la fameuse moambe, formée de poulet assaisonné d'huile de palme et de pili-pili — un piment qui vous emporte le palais. Je me hâte de vous dire que le menu du banquet s'en était tenu sagement, après les concessions faites à la couleur locale, aux exigences de nos estomacs européens, encore peu faits aux fringales congolaises.

Au dessert, M. le gouverneur général Fuchs porta la santé du Roi. De frénétiques acclamations accueillirent ce toast.

Puis, M. le comte d'Ursel but au nom du gouvernement belge, aux délégués des États étrangers.

Jusqu'ici le représentant de Sa Majesté n'avait pris la parole, dans les différentes cérémonies qui s'étaient déroulées, qu'en son nom personnel. Le moment était venu où il allait parler au nom du Souverain de l'État. Aussi était-ce avec un vrai sentiment de curiosité et d'intérêt que nous

prêtâmes l'oreille, quand le général Daelman prononça le discours où nous allions essayer de trouver les impressions du Roi à travers cette forme concise, substantielle, qui est la qualité par excellence de la pensée royale.

« Messieurs, — ainsi s'exprima le général, — j'ai le grand honneur d'avoir été désigné par le Roi-Souverain pour représenter personnellement Sa Majesté à l'inauguration du chemin de fer du Congo.

» Au nom du Roi, je vous remercie de l'accueil chaleureux que vous venez de faire au toast de M. le Gouverneur ; j'aurai l'insigne honneur de transmettre à Sa Majesté l'expression des sentiments qui vous animent tous pour Son Auguste personne. Je suis certain d'être le fidèle interprète du Roi-Souverain en vous disant que Sa Majesté y sera très sensible.

» Messieurs, la date d'aujourd'hui restera l'une des plus importantes de l'histoire de l'Afrique centrale, car l'événement qu'elle rappellera à jamais marque l'une des grandes étapes de cette histoire ; il consacre pour ainsi dire, d'une manière définitive, la prise de possession par la civilisation d'une immense région de ce continent mystérieux dont le Roi disait, il y a 20 ans, qu'il était « la seule partie de notre globe où elle n'avait pas encore pénétré ». Le premier pas fut fait vers la conquête pacifique à la civilisation chrétienne et au commerce européen des vastes étendues, alors à peine entrevues, de l'Afrique centrale le jour de la fondation de l'Association internationale africaine.

» Depuis lors, bien des progrès ont été réalisés sous maints rapports, dans toute l'étendue des territoires occupés par les Puissances dans le bassin du Congo.

» Mais il restait à accomplir une œuvre matérielle qui, en facilitant l'accès de ces territoires, devait permettre d'y

imprimer une allure plus rapide encore à la marche de la civilisation et sans laquelle on n'aurait jamais pu tirer qu'un parti restreint des immenses richesses qu'ils contiennent.

» Cette œuvre matérielle, c'était la construction du chemin de fer des cataractes.

» M. Stanley avait déjà, au retour de sa glorieuse descente du Congo, en 1877, signalé la nécessité de ce chemin de fer, et l'auguste fondateur de l'État indépendant avait compris, dès l'abord, que cette voie de pénétration était une condition indispensable à la réalisation complète de ses conceptions.

» Aujourd'hui cette condition existe : la porte de l'Afrique centrale est ouverte, si je puis m'exprimer ainsi, et plus rien ne s'oppose au développement définitif de la civilisation dans le vaste bassin du Congo.

» On vous a retracé tout à l'heure les phases de la construction du chemin de fer et les difficultés de tous genres qui retardèrent ses progrès.

» C'est le grand honneur de ceux qui ont dirigé la Compagnie du chemin de fer d'avoir triomphé de toutes ces difficultés. Je les en félicite et je les en remercie.

» Et parmi ceux qui, par leur infatigable énergie et leur foi robuste en l'avenir de l'entreprise, ont enfin assuré son succès, il en est un dont il m'est impossible de ne point faire une mention toute spéciale : vous avez tous nommé avant moi le colonel Thys !

» Au nom du Roi, je souhaite à leur belle œuvre toute la prospérité qu'elle mérite et je salue l'aurore de l'ère nouvelle qui s'ouvre pour l'Afrique centrale. »

Des acclamations sans fin saluèrent cette communication, expression non déguisée de la satisfaction royale pour l'œuvre accomplie et dont les termes, j'ai à peine

besoin de vous le dire, furent commentés dans tous les groupes.

Le dernier mot dans cette journée mémorable appartenait incontestablement à celui qui en était le héros, à M. le lieutenant-colonel Thys.

Nous reproduisons, dans son intégralité, ce qui fut à la fois un discours superbe d'envolée et une merveilleuse improvisation.

« Après-demain — ainsi s'exprima l'orateur — les trains qui nous ont amenés au Stanley-Pool nous auront reconduits à Matadi.

» La journée du lendemain ne se sera pas écoulée sans que nous n'ayons revu les vastes horizons de la mer.

» Quelle sera pour chacun de nous, pendant ces quelques journées passées sur la terre d'Afrique, l'émotion maîtresse ? Quel sera celui des souvenirs qui restera le plus profondément dans l'esprit et dans le cœur ?

» Sera-ce, par la nuit sombre, en cette presqu'île de Banana, le souvenir du général belge s'en allant seul — ce jour-là, mon général, j'ai partagé vos larmes — en un pieux pèlerinage déposer une couronne sur la tombe d'un fils tombé au service du pays ?...

» Sera-ce la vue du majestueux Congo lorsqu'il se répand dans les verdoyantes plaines du bas en larges nappes donnant presque la sensation de l'immensité ?...

» Sera-ce l'émotion du débarquement à Boma et de la revue passée par le délégué du Roi de la petite armée noire de l'État, le religieux recueillement du *Te Deum* chanté devant les représentants de presque toutes les puissances d'Europe à l'occasion du 13me anniversaire de la fondation de l'État, puis le défilé correct, au son de la musique, des enfants de troupe noirs ?

» Sera-ce, le soir même, le spectacle de Matadi brillante

et illuminée, de cette ville à peine sortie de terre, ou plutôt du rocher, et dès maintenant marquée comme devant être l'un des grands entrepôts du monde ; le touchant spectacle de ces foules d'ouvriers noirs célébrant de leurs chants d'allégresse l'achèvement du grand travail accompli par eux, et glorifiant ainsi l'avènement de la civilisation par le travail et le progrès ?

» Sera-ce, à Tumba, le souvenir de l'Afrique d'hier, barbare et rude et pauvre, venant s'incliner respectueusement devant l'Afrique de demain ?

» Sera-ce l'impression qu'a dû produire sur chacun de vous la vue des grands travaux de la ligne, le souvenir des difficultés énormes vaincues, le progrès dès maintenant définitivement acquis ?

» Sera-ce l'étonnement que vous avez dû éprouver en trouvant à Léopoldville toute une ville naissante créée par l'initiative intelligente de Costermans ?

» Sera-ce la vue de l'admirable panorama du Pool ou bien le spectacle étrange de ce peuple de Batékés groupés ce matin autour de leur chef et accroupis aux pieds du commissaire-général français, en signe de respect et de soumission ?

» Ne sera-ce pas plutôt le souvenir inoubliable de la fête de ce soir, de ce banquet servi au centre de la mystérieuse Afrique où les soutanes violettes des prélats voisinent avec les toilettes élégantes des femmes et les broderies des diplomates et des représentants des puissances européennes ?

» Ou bien — qui sait jusqu'où va l'aberration de l'esprit humain ? — ne sera-ce pas le rêve d'être le Paul de quelque Virginie noire dans l'île de Bamou ?

» Sans doute, chacun de vous se laissera conduire dans le choix de ces émotions par son caractère et son tempérament propres.

» Pour ce qui me concerne, mon choix est fait.

» L'émotion dominante de mon voyage, à la fois la plus forte et la plus réconfortante, a été l'absolue conviction de la puissance de plus en plus grande de l'occupation européenne. Déjà, au cours de mes précédents voyages, cette impression s'était dégagée ; aujourd'hui, elle est définitivement triomphante. Aucun doute n'est plus permis : la persévérance a définitivement triomphé, l'Afrique est dès maintenant prise par la civilisation.

» Vous l'avez constaté, comme moi, dès votre arrivée à Banana, en voyant partout la marque non seulement de l'occupation définitive, mais encore de la préoccupation de l'avenir nettement affirmée par l'éducation donnée aux enfants. Votre conviction s'est maintenue à Matadi, devant le développement inespéré du commerce et des installations ; elle s'est fortifiée pendant le parcours du chemin de fer en constatant par les faits la robustesse de la voie, la sécurité de l'exploitation, la puissance du trafic possible. C'est bien là le chemin de fer qu'il fallait construire, à la fois insinuant et fort, approprié exactement aux circonstances, souple autant qu'il le fallait pour vaincre les difficultés paraissant insurmontables, fort comme il le fallait pour remplir sa mission.

» Trait d'union entre la barbarie et la civilisation, œuvre immense d'industrie ayant un monde à chacun de ses extrémités.

» Enfin, ma conviction a grandi encore à la vue des installations de plus en plus considérables du Pool, et, comme en un rêve, j'ai vu d'ici à quelques années la rive entière couverte de quais, comme en ces grandes villes d'Amérique nées spontanément sous le double effort du commerce et de l'industrie.

» Tout cet ensemble de constatations m'a, en effet,

donné cette impression qu'il se faisait ici une œuvre immense et qu'il ne faudrait plus longtemps avant qu'on saluât le Nouveau Monde d'Afrique.

» Messieurs, la conception géniale du Roi et son exécution domineront l'histoire de la fin de ce siècle. Mais pour que d'aussi grandes choses puissent s'accomplir, il faut une administration forte. Ce sera l'un des plus grands mérites du Roi d'avoir su choisir avec un tact parfait les hommes qui convenaient pour l'établir, en demandant à chacun les multiples qualités nécessaires et en leur confiant la direction des affaires publiques au moment même où leurs aptitudes spéciales pouvaient le mieux se manifester. »

Le lieutenant-colonel Thys termina cette belle harangue, où la force des idées le dispute à l'élégance de la forme et qui était, en même temps qu'un panégyrique grandiloquent de l'œuvre accomplie par les Belges en Afrique, la synthèse fidèle des impressions que nous avions recueillies dans notre voyage au continent noir, en portant la santé de M. le gouverneur général Fuchs, l'homme aimable, aussi dévoué que modeste, qui avait su avec tant de tact et de facilité d'assimilation se placer à la hauteur de ses devanciers.

Dois-je vous dire que ce toast fut accueilli par un tonnerre d'applaudissements et qu'il fut considéré comme le couronnement des fêtes inoubliables de l'inauguration du chemin de fer ?

La soirée finit par une promenade aux flambeaux où l'on voyait côte à côte le nègre de la barbarie et le nègre civilisé, symboles de l'Afrique d'hier et de l'Afrique des temps prochains, et par un feu d'artifice tiré d'un banc de sable du Stanley-Pool. Les noirs regardaient les étoiles d'or retomber en cascades rutilantes sur les flots noirs du

lac avec cette impassiblité de masque dont ils se piquent. Rien dorénavant ne pouvait plus les étonner de la part du blanc, du sorcier qui arrive, monté sur les ailes de l'ouragan....

Nous allions, le lendemain, prendre le chemin du retour. Nous n'avions pas touché le cœur même du continent noir, mais tout au moins nous en avions foulé largement le seuil, nous avions senti battre le pouls de l'Afrique, nous nous étions frottés à ces populations primitives, nous avions palpé de nos mains, nous avions vu, de nos yeux vu. Ce n'était pas la consécration à la vie africaine, non, c'était cependant une initiation. Sans doute il eût été utile, agréable, de passer quelques jours de plus à Léopoldville et sur le Stanley-Pool et de pousser jusqu'aux Falls, mais le sage doit savoir se contenter de peu.

Il va sans dire que les quelques jours que nous avons passés au Congo ne permettent pas d'en parler *ex cathedra*, ce serait ridicule. Néanmoins, quand, dans notre pays où l'on se passionne de plus en plus pour les entreprises coloniales, où l'œuvre du Congo devient de plus en plus populaire après avoir été honnie et vilipendée, quand on parlera de Banana, de Boma, de Matadi, de Léopoldville, du chemin des caravanes, du chemin de fer des cataractes, nous aurons un légitime sentiment de satisfaction à dire non pas : je connais tout cela, mais tout au moins : j'y fus.

XVII

Le retour à Boma. La séparation

Vendredi, 8 juillet.

Nous reprenons le chemin vers Matadi ; nous repassons par tous les points qui ont frappé et retenu l'attention à l'aller ; on les revoit avec le même charme, mais sous un autre aspect, tant l'impression est affaire du moment ; nous refaisons avec un nouveau plaisir cette adorable vallée de la Lukuya, nous devinons la rivière plutôt que nous ne la voyons, enfouie sous son luxuriant dais de verdure. Tumba nous rappelle encore avec ses logements improvisés la vie des camps, mais Tumba, cette fois, est calme et tranquille, les noirs acteurs de l'autre jour ont rejoint leurs chimbèques, là-bas, au loin. Les plaines immenses avec leurs mamelons chauves se succèdent les unes aux autres, se confondant au loin avec l'horizon. Voici les falaises babyloniennes du Bangu avec les villages nègres juchés au bord de la crête, voici les rochers calcaires de Bafu.

Les percées de granit réapparaissent le long de la Malanga. Zolé avec ses marbres roses, les blocs d'hématite brune émergeant de la brousse, Songololo avec sa montagne chevelue, tout cela repasse devant nos yeux éblouis comme les toiles fuyantes d'un diorama gigantesque. Avec la Bambisi, nous rentrons dans la région des schistes ; après Kengé, nous roulons de nouveau sous bois pour gravir derechef, mais en sens inverse, le calvaire du Palaballa. Le ravin du diable, la vallée dantesque de la

M'pozo, les amoncellements chaotiques de schistes et de granits, les sombres et profonds abîmes où roulent furieuses les eaux de la rivière, nous fixons ces traits du paysage pour jamais dans la mémoire, nous arrivons enfin à Matadi !

*
* *

Nous avions parcouru deux fois le trajet du chemin de

LE LONG DE LA VOIE FERRÉE

fer des cataractes — deux fois 400 kilomètres — sans que rien fût venu troubler la régularité de la marche des trains, sans qu'une modification quelconque ait dû être apportée à l'horaire, sans que le moindre accident se soit produit. Le voilà donc le chemin de fer que la calomnie a

tant décrié, que l'on a voulu tuer par le ridicule en le traitant dédaigneusement de tramway-joujou !... Jugez-en vous-même, vous qui ne croyez pas aux affirmations — intéressées, dites-vous — des ingénieurs qui ont construit la voie, des financiers qui ont lancé l'entreprise et qui, peut-être, ferez à un voyageur, digne de foi, qui a fait et refait le trajet, l'honneur de le croire. Tramway-joujou, ce chemin de fer à voie étroite — $0^{m}75$ seulement, c'est vrai, parce que c'était la solution qui s'imposait — mais dont les muscles sont puissants : des traverses de 33 kilos distantes de 76 centimètres, des rails de 21 kilos au mètre courant, une voie du poids de 100 tonnes par kilomètre. Quelle dérision !

Tramway-joujou, ce chemin de fer à exploitation intense où tous les jours trois trains sont mis en marche, dans chaque sens, pouvant transporter chacun 30 tonnes *utiles*, où circulent des wagons de 10 tonnes, des locomotives de 19 et de 30 tonnes, où, quand la nécessité s'en fera sentir, l'on pourra, en multipliant les stations et les voies d'évitement, atteindre le nombre de cinq, six trains par jour dans chaque sens ! Tramway-joujou, cet instrument, cet outil qui doit rapporter plus de 2.500.000 francs par mois de 30 jours, quand l'exploitation du réseau entier sera régulière, en ne tablant que sur les bases, certainement modestes, de six trains par jour, au total, transportant chacun 30 tonnes utiles, soit 180 tonnes, et en admettant le tarif réduit de 50 p. c. ! On a dit : « Le tarif si élevé du transport découragera le trafic ». — Le tarif est de mille francs la tonne, d'une façon générale. C'est exact. Mais ce chiffre est moins élevé que le coût du transport de la tonne de marchandises par le chemin des caravanes et dans quel état arrivaient-elles, ces marchandises, au lieu de destination ? D'ailleurs, les tarifs d'un chemin de

fer sont nécessairement élastiques, ils baissent au fur et à mesure qu'augmente le rendement de la voie. Sans doute, il y aura des frais de réfection, sans doute certaines parties de la voie doivent encore être parachevées, d'autres auront à être revues après chaque saison de pluies, des talus demanderont à être redressés, des sections réclameront du nouveau ballast, mais il en est ainsi de tous les chemins de fer, ce ne sont là que bagatelles.

Ce qu'il importe de dire, c'est que la voie est solidement

TRAVAILLEURS NOIRS.

articulée, que les ponts sont établis de manière à défier l'assaut des eaux, que l'usure des rails est normale, que les trains s'inscrivent avec une élasticité et une flexibilité très satisfaisantes dans toutes les courbes sans déformer celles-ci, que le personnel de l'exploitation — 2500 noirs et 100 blancs — et je parle ici surtout du personnel noir, mécaniciens, chauffeurs, serre-freins, est absolument à la hauteur de sa tâche. Voilà ce que nous avons vu et constaté, voilà ce que ceux d'entre nous qui possèdent des

connaissances techniques ont pu contrôler très minutieusement. Car, comme nous l'a dit, au départ, M. Urban, le président du Conseil d'administration de la Compagnie, le chemin de fer du Congo a été livré à nos investigations sans la moindre réserve, tout a été montré, nous avons pu tout observer. Et quand on viendra affirmer encore que le chemin de fer du Congo est un outil de pacotille, nous aurons le droit de siffler comme on siffle un cabotin sur une mauvaise scène de province !

Comme on dit au Palais, la cause est définitivement entendue.

A BOMA. — LE LONG DU FLEUVE.

*
* *

A Boma devait avoir lieu la séparation. M. le gouverneur général Fuchs eut l'extrême gracieuseté de nous recevoir chez lui et de nous offrir un lunch délicieux où les fruits d'Afrique, les mangues, les cœurs de bœuf, — ce fruit exquis du corrosolier — les oranges de Boma, figuraient sur une table royalement servie, au milieu des

fleurs les plus charmantes. Avant la réception, nous nous étions répandus dans Boma, voulant nous rendre compte une fois encore du fonctionnement de tous les services administratifs, interrogeant par ici, écoutant par là, amassant la plus grande somme de renseignements possible. Nous avons visité les installations de la Croix-Rouge africaine, le tribunal, où nous avons relevé dans les valves appendues contre la porte la suggestive publication — une publication « fin de siècle » certainement — des bans de mariage de :

Gudkila, soldat de la force publique, né à Kwashi-Unudi, âgé de 22 ans environ, fils de Kinumbi et de Monkuku, et la nommée Ottoké, ménagère, née à Baleka, âgée de 20 ans environ, fille de Kiosobi et de Tunga.

Nous avons aussi voulu faire un pèlerinage au cimetière, là où reposent tant de nos camarades, partis à la fleur de l'âge pour l'au-delà, tombés noblement pour un idéal qu'ils n'avaient pu qu'entrevoir au vieux pays et que la terre d'Afrique devait leur montrer, sans qu'ils pussent, hélas! l'atteindre, idéal que la théorie positiviste de nos utilitaires traite de chimère, mais qui fera toujours la force des armées, la moelle des nations. Paix soit à leurs cendres !

Au lunch de M. Fuchs, le général Daelman traduisit éloquemment ces pensées qui nous assiégeaient tous et se fit l'interprète de nos sentiments de reconnaissance pour la réception qui nous avait été réservée au Congo.

« C'est, dit-il, sous l'empire d'une profonde émotion » que j'ai mis le pied sur la terre d'Afrique.

» Il m'a été une grande consolation d'avoir pu visiter » le lieu de repos de mes fils. Si quelque chose peut adoucir » encore mes cuisants regrets, c'est la vue de l'œuvre » grandiose à laquelle ils ont participé.

» Au moment de me séparer de vous, Monsieur le gou-
» verneur général, qui personnifiez ici l'État indépendant
» du Congo, permettez-moi de vous remercier, ainsi que
» tout votre personnel, de l'accueil qui m'a été fait non
» seulement en ma qualité de représentant de Sa Majesté,
» mais encore à moi-même. Veuillez, je vous prie, être

APRÈS LE LUNCH DE M. LE GOUVERNEUR FUCHS.

» mon interprète auprès de tous vos sous-ordres et leur
» exprimer mes meilleurs sentiments, et laissez-moi, avant
» de prendre congé, vous embrasser. »

C'est au milieu de l'émotion générale que le général Daelman et M. le gouverneur Fuchs se donnèrent l'accolade du départ.

XVIII

Réflexions.

Vingt-et-un ans se sont écoulés depuis que Stanley, descendant le Congo, abordait à Banana. L'Afrique centrale était restée jusqu'alors impénétrable à l'activité européenne, le continent africain avait gardé jalousement son âme, son sol était demeuré en grande partie inviolé. Aujourd'hui, il y a là, au cœur du sol africain, un État organisé de toutes pièces, politiquement, administrativement, judiciairement, un État qui a sa place dans le concert des puissances coloniales. Du Nil à l'Océan Atlantique, de l'Oubanghi-Mbomu à l'extrême limite du Katanga, des postes sont établis partout, faisant rayonner peu à peu l'influence du blanc jusqu'à la périphérie, sorte de gigantesque système artériel allant par les 38.000 kilomètres de rives du royal fleuve et de ses affluents répandre la civilisation par la notion des besoins dans toute l'étendue de l'immense domaine.

J'entends dire : et la révolte des soldats Batétélas ? — C'est là un incident grave assurément, mais la crise de croissance des colonies comprend dans son étiologie ces sortes de déceptions. Il faut d'ailleurs se garder de l'oublier, si des résultats superbes ont été obtenus au Congo, que de choses il reste à faire et quel vaste champ d'activité demeure ouvert à l'initiative de nos concitoyens ! Aujourd'hui on n'a fait que semer encore, et les parties qui restent à ensemencer sont vastes comme les savanes de l'Amérique du Sud, mais combien plus peuplées, combien incomparablement plus fertiles !

Ce n'est pas un plaidoyer pour le Congo que je veux faire ici, alors que tant de documents ont été livrés aux ardeurs de la polémique. Je m'en réfère aux budgets de l'État indépendant, leurs chiffres éclairent la question avec une précision et une lumière — les chiffres ont leur brutalité, une éloquence à l'emporte-pièce qui leur est propre — que les phrases les plus séductrices ne peuvent remplacer aux yeux des esprits sérieux. J'exprime simplement une conviction sincère, celle d'un Congolais de plume d'ancienne date, qui s'est occupé de cette question si palpitante d'intérêt pour notre pays comme vous, comme tout le monde, mais qui a eu la bonne fortune de voir, sinon tout le Congo, tout au moins le Bas-Congo, c'est-à-dire l'antichambre sur laquelle s'ouvre le vrai Congo et qui a enregistré tout ce qu'on lui a dit sur les lieux mêmes, après l'avoir vérifié aussi minutieusement qu'il l'a pu. Voilà tout. Or, dussé-je passer aux yeux de mes lecteurs pour une âme sensible, j'avoue que j'ai été profondément ému après avoir mesuré ainsi le pas immense qui a été fait, l'effort gigantesque qui a été accompli, et je suis fier, très fier, de constater que cette situation, si pleine d'espérances les plus optimistes, ce sont des Belges, des camarades, des frères qui l'on créée ; je leur crie de toutes les forces de mon âme : bravo ! Quelque Prudhomme me fera observer doctoralement que mon lyrisme n'a pas même le don d'être neuf, que j'énonce des vérités devenues banales à force de courir les rues. N'importe, il y a des choses que, dans un pays comme le nôtre, où le patriotisme est plutôt latent, il est bon de redire sans cesse et dont il ne faut jamais se lasser si l'on veut « aboutir ».

*
* *

Quoi qu'il en soit, voici, en guise de conclusion, quelques chiffres tout de même. Ce sont les seuls — l'on me rendra cette justice — que j'aie produits. Ils synthétisent admirablement notre situation au Congo. Je les emprunte textuellement à une publication qui est hostile à l'expansion coloniale des Belges en Afrique.

« Le Congo a maintenant 150 stations ramifiées jusqu'aux extrêmes confins de l'État. On y a créé des routes, des services postaux, une flottille de vapeurs sur le haut-fleuve venant souder le transport au chemin de fer de Léopoldville à Matadi, et là aux lignes de navigations océaniques, et vice versa.

» Les importations du Congo ont été, en 1897, de 22 millions — dont 16 de la Belgique.

» Les exportations au Congo ont été, également en 1897, de plus de 15 millions — dont 13 pour la Belgique.

» Dans ces dernières sont compris 281,000 kilogr. d'ivoire et 1,557,861 kilogr. de caoutchouc.

» Le commerce spécial du Congo a progressé, en 1897, de 35 p. c. sur 1896, et de 140 p. c. sur 1893.

Nombre de Belges se trouvant au Congo		1,060
»	caféiers en culture.	4,000,000
»	cacaoyers, id.	125,000
»	plantes de tabac, id.	76,000
Hectares cultivés par l'État.		10,000
»	concédés à des particuliers.	32,000,000
Vapeurs sur le Haut-Congo.		41
Tonnage global des dits vapeurs.		1,060

Ces chiffres se passent de tous commentaires quand on songe que l'État indépendant existe depuis 1885 seulement. Ils constituent dans tous les cas — qui oserait le nier ? — un puissant encouragement. Je dirai plus : pour

ma part, je crains qu'on ne veuille marcher trop vite; j'ai peur que, dans l'exploitation de l'Afrique et de ses richesses naturelles, on n'ait en vue, au détriment de l'avenir, que les résultats immédiatement tangibles. L'exploitation d'une colonie, si riche soit-elle, doit être méthodique et réglée ; sinon on risque, comme le disait le fabuliste La Fontaine avec ce bon sens qui est la sagesse des nations, de « tuer la poule aux œufs d'or ». C'est une maxime que feraient bien de méditer tous ceux qui ont obtenu de l'État une concession. Pour qu'elle donne des fruits durant de longues années, il faut la traiter en père de famille économe. Couper la liane à caoutchouc, c'est une opération aussi fructueuse qu'imprévoyante ; en planter est aussi sage que fructueux.

*
* *

Avant de quitter ce sujet, et ne fût-ce que pour exercer mon droit de critique, il est quelques points sur lesquels je veux attirer l'attention, parce qu'ils intéressent, à mon humble avis, à un très haut degré l'avenir du Congo ; j'entends parler des femmes libérées et de la situation morale des agents de l'État.

On sait que les noirs, adultes et enfants, qui tombent entre les mains du Gouvernement soit à la suite de guerres entre tribus où il doit intervenir, soit à la suite d'expéditions faites pour réprimer une révolte ou assurer l'exécution des réglements et des décrets, soit à la suite de toute autre circonstance, sont dits « libérés ». Les adultes sont incorporés comme soldats de la force publique ou engagés comme travailleurs; les enfants sont confiés aux missions de Boma ou des Bangalas. Les Pères de Scheut qui les dirigent donnent à ces enfants l'éducation religieuse, un sous-officier leur enseigne le métier des armes. Quand ils

arrivent à l'âge requis, on les fait entrer dans les rangs de la force publique s'ils remplissent les conditions physiques déterminées. Les petites filles, elles, sont envoyées à Moanda, où les Sœurs de Charité — ces femmes, dont la vie est tout entière d'abnégation et de sacrifice — les élèvent pour en faire des épouses destinées aux soldats et aux travailleurs des stations. Mais les libérées nubiles sont laissées aux stations. Ceux qui se rendent compte de la situation qui est ainsi faite à ces femmes comprendront les inconvénients que pareille coutume peut entraîner, tant au point de vue du prestige des blancs que des principes de justice et de morale auxquels, quoi qu'on en dise, le noir n'est pas étranger. Ne vaudrait-il pas mieux confier ces femmes libérées aux missions, qui en feraient des ménagères pour les travailleurs ou les soldats, tout comme on agit pour les petites filles quand elles sont nubiles ? J'indique seulement l'idée, car je sais qu'il y a des situations délicates à réglementer, et que la critique à distance est facile.

*
* *

Les noirs de l'Afrique centrale sont dans l'enfance intellectuelle et morale. Des siècles d'oppression, les razzias arabes, le commerce infâme du bois d'ébène, ont déprimé leur entendement ; ils sont vautrés dans les superstitions les plus abjectes, le fétichisme le plus barbare, parfois les pratiques les plus horribles. Il faudra de longues, de très longues années pour les tirer de cet engourdissement cérébral. L'œuvre de rénovation sera lente. Mais dans cette rénovation le travail est appelé à jouer un rôle prépondérant. L'État et les missionnaires l'ont compris dès la première heure, ils exigent le travail.

Pour établir l'ordre et la paix dans ces immenses terri-

toires, hier encore livrés à la rapacité arabe, aux dissensions des indigènes, la force était nécessaire. L'homme civilisé ne peut réussir à s'imposer à des populations qui, durant des siècles, n'ont connu que le régime de la violence et le considèrent encore actuellement comme l'*ultima ratio*, qu'en se montrant constamment fort. Dès qu'il découvre la faiblesse du blanc, le nègre cherche à se défaire d'un maître qui l'empêche de voler, de tuer, de manger son semblable. De là cette nécessité, pour une longue période encore, de conserver au Congo un appareil militaire imposant. Sans une force armée respectable, ni le travail des missionnaires, ni l'expansion du commerce ne pourront se faire. Par contre, dès que l'ordre est assuré, le travail doit s'installer, doit même être imposé. La tâche imposée mais rétribuée est d'ailleurs un bienfait pour la population nègre, elle lui apportera le confort de la vie matérielle auquel tout être organisé est sensible. C'est, en même temps, une dette que le noir est tenu de payer en échange de la sécurité que le blanc lui procure. Peut-être cette manière de voir heurtera-t-elle les scrupules de quelques dilettanti en colonisation, je le regrette mais je crois très sincèrement qu'elle est conforme aux lois de l'équité. D'autre part, je la considère comme la seule pratique. Les missionnaires s'en rendent bien compte, puisqu'en même temps qu'ils inculquent les notions de la religion chrétienne aux enfants noirs recueillis par eux ou qui leur sont confiés, ils en font des travailleurs, des artisans. Des colonies de travailleurs chrétiens feront plus pour la civilisation que tous les néophytes que l'on retourne à leurs tribus après les avoir catéchisés, ou que les enfants nègres que l'on soustrait à leur milieu pour les initier à la vie de nos villes européennes. A peine rentrés dans leurs tribus ou en Afrique, les uns et les autres retournent atavique-

ment à leur état de barbarie. Voyez d'ailleurs ce qu'est devenue la race nègre, sans l'obligation du travail, aux États-Unis, à Haïti, à Saint-Domingue, à Liberia.

La rétribution du travail incitera le nègre à donner satisfaction à de nouveaux besoins ; et dès qu'il le pourra, il voudra s'habiller, se loger, se nourrir comme le blanc. La civilisation par les besoins, telle paraît donc être la formule vraie de la régénération de l'Afrique ; c'est, dans tous les cas, un moyen puissant de réaliser rapidement les résultats économiques qu'on est en droit d'attendre d'une terre riche et peuplée.

Mais si le blanc doit être constamment fort, s'il a le droit d'exiger le travail de l'indigène en échange d'une juste rétribution et de la protection qu'il lui fournit, il a aussi des devoirs à remplir. Le chef d'un poste, d'une station, d'un commandement doit, au noir comme à ses subordonnés blancs, l'exemple de l'observation des lois morales. La force matérielle est indispensable au début, elle sera longtemps nécessaire, mais elle ne peut produire d'effets *durables* que si celui qui en est investi, qui s'en sert à l'occasion, a pour lui le prestige de la force morale.

C'est dans cet ordre d'idées que tous ceux qui partagent cette opinion, ont sincèrement souscrit aux décrets qui ont interdit en Afrique l'entrée de l'absinthe au Congo, de ce poison qui a exercé tant de ravages, tant de défaillances sur la terre africaine, qui a terrassé tant de forts. C'est dans cette même pensée qu'ils applaudissent à la création de l'œuvre de la bibliothèque congolaise, laquelle permettra de donner des livres — ces amis sûrs et réconfortants — aux agents des stations et les aidera à combattre les dangers déprimants de l'isolement — ce détestable conseiller.

Enfin, j'estime qu'une autre solution pratique de la

question morale serait d'attirer au Congo, les ménages blancs, les jeunes filles belges qui désirent se marier — il y en a tant ! — et que l'existence en Afrique n'effraye pas. L'État pourrait favoriser l'engagement des agents mariés ou qui voudraient se marier, en leur offrant un logement confortable ou d'autres avantages matériels. L'expérience prouve que les agents mariés résistent mieux au climat que les célibataires, ils ont une vie réglée, un intérieur. Je voudrais pouvoir citer ici les noms de quelques agents qui sont venus au Congo avec leur femme, qui s'y sont bien portés, qui y sont encore — mari et femme s'y plaisant très bien — mais je préfère invoquer l'exemple des missionnaires protestants, tous mariés, ayant des enfants, parce que l'argument est essentiellement topique pour la démonstration de ma thèse.

Il est indéniable que l'État trouverait à cette politique d'ordre intérieur un intérêt matériel primordial — la santé des agents étant mieux assurée — et que le but de civilisation qu'il poursuit serait plus aisément atteint. Je me borne à esquisser la pensée, espérant qu'elle sera recueillie par quelques nobles âmes, par quelques femmes de notre société belge, sans distinction d'opinions ou de convictions, car il s'agit ici d'une œuvre de philanthropie. Sur ce terrain tous les dévouements se rencontrent.

*
* *

Mais la sirène de l'*Albertville* de sa voix puissante nous rappelle à bord. Dans le grand salon, sur le pont, dans tous les coins, on se fait des adieux, les uns déchirants — tel ce brave et digne major qui serre sur sa large poitrine son fils, un autre soldat, tout jeune, plein d'espérances, bien doué, audacieux, — les autres plutôt gais — on se reverra dans six mois, dans un an — ; on boit au retour

dans la mère-patrie. Moment d'émotions diverses que le capitaine du navire abrège en commandant de relever l'amarre. La vapeur gronde dans les tuyaux. L'*Albertville* est entraînée par son hélice et descend lentement le fleuve. Boma avec ses blanches constructions et le fort de Schinkakassa disparaissent peu à peu dans une buée bleuâtre. Voici de nouveau Banana ; nous entrons dans la mer. Le navire, qui a mis le cap sur Saint-Paul de Loanda, la capitale de l'Angola, marche maintenant à pleine pression. Nous serons à Saint-Paul demain, de bonne heure. Adieu, Congo !

XIX

Saint-Paul de Loanda. — La course aux taureaux

Dimanche, 11 juillet.

Nous sommes arrivés en face de St-Paul de Loanda, vers 7 heures du matin. Le soleil éclaire superbement la ville, bâtie en amphithéâtre sur la montagne, au fond d'une large baie. Avec ses maisons blanches, roses, jaunes — une vraie symphonie de couleurs — ses constructions importantes qui se dressent ci et là altières, au milieu des bouquets de verdure d'où s'élancent hardiment les palmiers élaïs, St-Paul a réellement fort grand air et fait bien augurer de la capitale de l'Angola, une des plus anciennes colonies portugaises, l'Angola où jadis florissait une monarchie nègre qui a compté de nombreuses générations de rois. L'*Albertville* jette l'ancre assez loin du rivage, les eaux de la baie étant trop peu profondes pour le tirant de notre navire ; les canots du bord nous conduisent à terre.

Par un soleil qui, ma foi, tape dur, nous déambulons à travers les rues et les places de la ville. Beaucoup de maisons, dont le style et la recherche de construction témoignent d'une ancienne opulence, tombent aujourd'hui en ruines. St-Paul de Loanda a eu des heures de grande prospérité au temps de l'esclavage ; il ne reste plus que des traces — assez belles, il est vrai — de ce glorieux passé. La ville a l'air d'une douairière mais qui serait outrageusement fardée et dont les rides percent sous le maquillage. Cependant il semble que la colonie cherche à refaire

son histoire : de nombreuses plantations de café ont été établies, des capitaux importants s'y sont engagés, une ville nouvelle paraît vouloir surgir du sol dans le haut de la montagne où des édifices considérables — un arsenal où il y a quelques canons de montagne Krupp, un hôpital bien aménagé — ont été élevés. Un chemin de fer est en construction de Saint-Paul à Ambacca ; une partie déjà est

A ST-PAUL DE LOANDA. — LE MARCHÉ

en exploitation. Les Portugais ont parfaitement compris qu'ils pouvaient retirer de grands profits d'une contrée qui est admirablement traitée par la nature, où le sol est fertile, où ne manquent pas les richesses minérales, mais ils n'ont pas le sens expéditif des affaires comme les Allemands, les Anglais, les Hollandais, les Belges. La routine administrative apporte partout ses lenteurs et ses entraves et les capitaux nécessaires font défaut. L'argent

étranger ne demande pas mieux que de s'employer dans le pays ; des concessions sont demandées par des Anglais, par des Hollandais ; mais l'administration de la colonie voit cette intrusion de l'influence étrangère d'un mauvais œil, et l'examen des demandes de concessions

A St-PAUL DE LOANDA. — TYPES INDIGÈNES.

dure pendant des mois, dormant sous la poussière des cartons.

*
* *

Nous avons déjeuné à l'*Hôtel de France*, modeste, très modeste construction, sans étage. La salle à manger, suivie d'une cour à moitié couverte et d'une cuisine, voilà à peu près en quoi consistait l'hôtel, le meilleur de la ville. Pas de plafond ; les chevrons du toit, blanchis à la chaux

comme les murs, n'étaient pas même équarris, c'étaient de simples rondins de sapin. Malgré cette apparence plus que modeste, le déjeûner ne fut pas trop mauvais. Entre le poisson à l'huile et le beefsteack à l'huile, arrosés d'un verre de vin portugais qui paraît bien dur à ceux qui ont parfois goûté des crus du Médoc, on nous distribue des prospectus. Qu'est-ce cela? — Tout simplement le programme d'un « grando torneio tauromachico », d'une course de taureaux. Nous y allons, cela va sans dire. Que faire, en effet, à Saint-Paul de Loanda, un dimanche, alors que tous les magasins ont leurs volets hermétiquement clos, que la cité paraît morte, si ce n'est en sortir pour aller voir le peuple se livrer à un de ses amusements favoris? Quelle occasion pour le voyageur de se livrer à des observations de mœurs ! Quelle bonne fortune !

La *praça de touros* — la place où s'élève le cirque affecté aux courses de taureaux — est à vingt minutes de la ville. Nous suivons le flot populaire, le long d'un chemin assez large, bordé de maigres champs où abonde l'euphorbe. De temps en temps, une voiture attelée de fringantes mules nous devance, amenant à la fête les gens huppés de la colonie. Nous voici arrivés à destination. Autour du cirque — une modeste construction en bois — s'élèvent quelques baobabs ; sur les branches dépouillées de leurs feuilles s'est hissé tout un régiment de nègres ; de ce poste d'observation on domine l'intérieur du cirque.

Nous nous étions entendus pour louer un certain nombre de loges, de « camarotes ». Cela coûta un nombre fabuleux de reis. De nos places, on voyait fort bien l'arène et les spectateurs ; seulement tous les vents de l'Angola s'y étaient donné rendez-vous, c'était presque intenable. Mais le spectacle va commencer ; les musiques — car nous en comptons deux, une blanche et une nègre, et toutes deux

jouent « nègre », des morceaux où apparemment il n'y a que des « noires » — font gémir l'air du bruit spasmodique de leurs gros instruments de cuivre. Attention! Voici la troupe qui défile. D'abord, en tête, monté sur une petite jument arabe, un cavalier de taille et de corpulence énormes : c'est le « distincto cavallero » José Fernandès Saramago, un illustre « amador » de S. Paolo de Loanda. Il salue avec grâce l'assistance de son immense sombrero ; il fait évoluer, piaffer sa monture avec une suprême élégance.

A ST-PAUL DE LOANDA. — LE COMBAT DE TAUREAUX. — LA PARADE.

La foule applaudit, crie. Le seigneur José Fernandès Saramago, cela se voit, est la coqueluche du tout San Paolo de Loanda. Puis viennent, revêtus de costumes de soie magnifiques, les bandarilheiros. Bien que le programme renseignât qu'ils étaient connus de toute l'Europe, j'aurai le mauvais goût de ne pas citer leurs noms, ceux-ci, en raison peut-être de l'importance des personnages, étant quelque peu encombrants. Suivent les acteurs de mince envergure, les forcados, chargés de la besogne servile : faire sortir les taureaux du toril, puis, la course finie, les y faire rentrer.

Soudain un des six « bravissimos » touros apparaît. Il a été capturé au lazzo dans les manadas de Curraes de Mulundo-ahalla. Je ne connais pas l'endroit, cependant on m'assure que les taureaux de ces solitudes sont renommés pour leur férocité L'animal s'est arrêté sur le seuil de l'arène, il paraît profondément ahuri à la vue de la nombreuse assistance ; la musique, les cris de la foule le gênent visiblement. Il se secoue, il va bondir sur un des bandarilheiros qui lui présente la « capa », le manteau de soie rouge ; l'illustrissimo seigneur Saramago se porte bravement à sa rencontre. Mais le taureau a réfléchi : il s'élance d'un bond... au-dessus de la clôture et dédaigneusement, malgré les bourrades des spectateurs des premiers rangs du parterre qui l'accablent de huées, de coups de canne, il se dirige au petit trot vers le toril. La troupe paraît légèrement décontenancée. Heureusement la musique redouble d'ardeur. Si on réussit après bien des manœuvres savantes à décider l'animal à quitter son refuge, par contre il met de l'entêtement, de la mauvaise volonté à ne pas vouloir sortir de son aimable et pacifique caractère. Enfin, grâce à deux ou trois javelines dont on pique son encolure — sans trop de dangers — le taureau s'anime quelque peu ; il fonce une ou deux fois sur la capa, mais il tourne toujours résolument le dos au seigneur Saramago et à son cheval blanc qui continuent à évoluer, l'un portant l'autre, faisant des voltes, des pas de côté, à la profonde admiration de la foule charmée de la noblesse d'attitude de son favori. Mais le taureau doit mourir, c'est dans le programme et Saramago descend de cheval, s'avance intrépidement au-devant du féroce animal et lui plonge — heureusement c'est une métaphore — la lame d'un sabre... de bois dans le flanc. Il paraît — je ne suis pas connaisseur, n'étant pas Portugais — que la manœuvre

a été superbement enlevée. Le taureau, lui, se rendant compte que sa tâche est terminée, rejoint ses compagnons, toujours de son pas tranquille.

La foule le hue consciencieusement. Par contre, elle applaudit avec frénésie l'illustrissime Saramago ; les spec-

A ST-PAUL DE LOANDA — LE COMBAT DE TAUREAUX.
TAUREAUX RÉCALCITRANTS.

tateurs sont emportés par leur enthousiasme, ils lancent dans l'arène leurs chapeaux que le héros rejette d'un geste souverainement noble.

Après deux ou trois courses du même genre, enlevées avec la même intrépidité par les toréadors qui, je leur dois encore ce témoignage, suaient à grosses gouttes, courses subies avec la même résignation par les taureaux,

je m'en fus, suffisamment édifié. Il paraît que j'eus tort, car à la dernière course une petite vache — haro sur les taureaux ! — se fâcha sérieusement et mit sur le dos, en l'enlevant sur ses cornes, un des bandarilheiros dont le superbe costume sortit quelque peu endommagé de l'aventure. Était-ce dans le programme ? Je ne le crois pas, et dame vache aura appris, par la suite, ce qu'il en coûte de vouloir jouer au taureau pour tout de bon dans la troupe où figure l'illustrissime « cavallero e distincto amador » José Fernandès Saramago et tant de bravissimos bandarilheiros, connus dans toute l'Europe.

Et voilà comment le dimanche 10 juillet 1898, à 3 heures du soir, j'assistai à une corrida de touros, à Santo Paolo de Loanda dans l'Angola, en pleine Afrique.

*
* *

Il faisait presque nuit noire quand je rejoignis le bateau.

J'oublie de vous dire que le président des journalistes du bord, M. Tardieu, expédia à Bruxelles de Saint-Paul un « petit bleu » — 256 mots ! — rendant compte sommairement des fêtes de l'inauguration.

A 10 francs le mot, ce télégramme, peu banal, a dû faire à la Compagnie anglaise du câble un certain plaisir.

De son côté, M. le lieutenant-colonel Thys adressa au Roi le message suivant :

« Fêtes inaugurales du railway congolais terminées, succès complet. Admiration unanime pour l'immense œuvre accomplie par le Roi. Je suis profondément heureux d'y avoir apporté ma modeste part. »

XX

Ste-Hélène. Longwood. La vallée du tombeau

Vendredi, 15 juillet.

Le trajet de Saint-Paul de Loanda nous parut long, du

A Ste-HÉLÈNE. — LE PORT.

dimanche 10 au vendredi 15 juillet au matin, et durant ces quatre jours pas une seule voile en vue. Sainte-Hélène, autrefois le lieu de relâche de tous les navires qui contournaient le Cap de Bonne-Espérance pour aller aux Indes, a perdu son importance depuis l'ouverture du canal

de Suez. C'est tout au plus si l'île a été conservée comme port d'attache par quelques baleiniers de l'Océan antarctique, et même ceux-ci ne tarderont pas à l'abandonner, si ce n'est déjà fait. Au point de vue militaire, Sainte-Hélène reste pour l'Angleterre un point stratégique de premier ordre et un dépôt de charbons pour les escadres évoluant dans l'Atlantique du sud.

L'île nous apparut, le vendredi 15, de grand matin. Le soleil était à peine levé. Dans les brumes pas encore tout à fait dissipées, Sainte-Hélène se dressant subitement hors des flots avec ses falaises à pic, ses rochers noirs entassés les uns sur les autres dans un désordre chaotique, nous fit une impression sinistre. C'était bien là un tombeau, et un tombeau perdu dans l'immensité des flots, tel qu'une figure titanesque comme celle de Napoléon devait avoir approprié à sa taille de géant. Et les vers de l'auteur des *Châtiments* me revenaient dans la pensée :

Il croula, Dieu changea la chaîne de l'Europe.
Il est, au fond des mers que la brume enveloppe,
Un roc hideux, débris des antiques volcans.
Le Destin prit des clous, un marteau, des carcans,
Saisit, pâle et vivant, ce voleur du tonnerre,
Et, joyeux, s'en alla sur le pic centenaire
Le clouer, excitant par son rire moqueur
Le vautour Angleterre à lui ronger le cœur.

*
* *

Sainte-Hélène, ce roc pelé de 144 kilomètres carrés de superficie, cet entassement de blocs brisés dans des convulsions volcaniques dont l'enchevêtrement des couches peut à peine faire comprendre la puissance terrifiante, ces collines chauves taillées à pic, crevassées de toutes parts, presque toujours noyées dans les nuages qui assiègent l'île constamment, cette île jetée en sentinelle perdue dans les mers à 1,500 kilomètres de la côte la

plus voisine de l'Afrique, est formée de basaltes, de pyroxènes et de laves, que les pluies et les agents atmosphériques viennent ronger incessamment. Elle est stérile, la végétation ne venant que dans quelques vallées qui échappent par leur orientation à l'action désséchante du vent du nord et dans lesquelles parfois se traîne quelque maigre filet d'eau dévalant en cascade des hauteurs. C'est vraiment un lieu de désolation. Nous l'avons vue, Sainte-Hélène, par un temps superbe ; nous n'y sommes restés qu'un jour durant ; l'impression que nous en avons gardée n'est pas sans charmes. D'ailleurs, la religion des souvenirs du grand homme de guerre qui y a été exilé, qui y est mort, a jeté sur le roc un manteau poétique, et c'est un peu à travers le prisme de notre imagination que nous avons contemplé ce que l'Empereur et ses compagnons de captivité nommaient une île maudite. En réalité, quand il fait mauvais à Sainte-Hélène — et la pluie y tombe souvent — il doit être horrible d'y vivre.

L'île plongeant à pic dans les flots, on n'y trouve pas de plage et le ressac de la mer y est très violent. Les grandes profondeurs de l'Océan qui entourent Ste-Hélène permettent aux bateaux de s'en approcher d'assez près, et en somme le débarquement, quand le temps est calme, peut se faire facilement. Une chose qui nous frappe tout d'abord, ce sont les casemates pour canons de gros calibre que les Anglais ont creusées dans le roc, aux extrémités de l'île et à l'entrée de la faille où est bâtie James-Town, la capitale. On travaille actuellement à les renforcer. Sainte-Hélène, où il y a une garnison importante, avec ses fortifications et l'appui de quelques vaisseaux de guerre, serait difficilement prenable.

Nous entrons dans James-Town — un long boyau qui finit là où les parois de la faille viennent se rejoindre —

par une porte qui a des prétentions au monument. Nous débouchons sur une place publique où se dressent à droite l'église, à gauche quelques édifices d'aspect mesquin, servant à l'administration — la poste notamment — accompagnés d'un assez joli parc. C'est dans une maison, tout près de l'église, que Napoléon passa la première nuit qui suivit le jour de son arrivée à Sainte-Hélène, le 17 octobre 1815. Le lendemain, il se mettait en marche pour

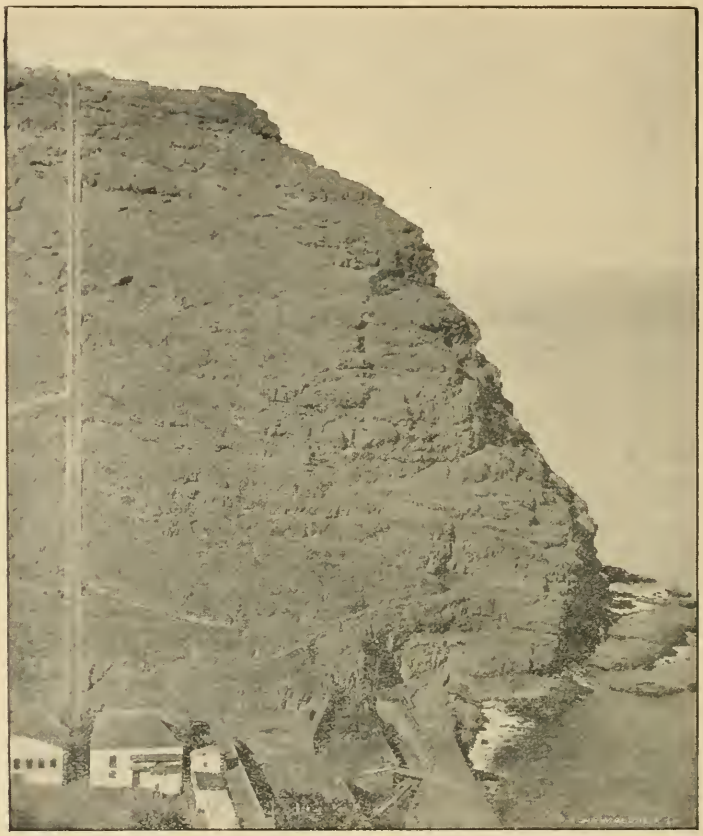
A Ste-HÉLÈNE. — VUE DE JAMES-TOWN.

Longwood que le gouvernement anglais lui avait assigné comme résidence.

*
* *

C'est à Longwood que nous allons nous rendre. C'est une montée de près de six cents mètres à accomplir. Quelques-uns d'entre nous font d'abord l'ascension du Ladder-Hill que surmonte le château-fort, par l'échelle du meunier —

car c'est plutôt une échelle qu'un escalier — qui est appliquée contre les parois du rocher sous une inclinaison de plus de 45 degrés et qui ne compte pas moins de sept cents marches. Bon courage, messeigneurs ! J'avoue que,



A Ste-HÉLÈNE — LE LADDER-HILL.

pour ma part, je ne suis pas tenté d'imiter cet exemple et je me contente de l'excursion, suffisamment laborieuse, de Longwood. Le chemin qui mène à la résidence de Napoléon est creusé au flanc de la montagne ; il monte par des pentes assez raides, dominant James-Town et la

petite baie qui se trouve en avant de la ville et où maintenant se balance gracieusement l'*Albertville* sous les caresses de la houle. Au bout de James-Town se découvre la petite vallée verdoyante de Briars où l'Empereur s'arrêta, ne croyant y passer qu'une nuit avant d'atteindre Longwood. Il y séjourna durant trois mois, dans un très modeste pavillon à une seule chambre au rez-de-chaussée et une seconde à l'étage, appartenant au propriétaire du domaine de Briars, à M. Balcombe, dont

A Ste-HÉLÈNE. — LONGWOOD. — LA MAISON DE L'EMPEREUR.

une fille devait, bien longtemps après — il y a quelques mois — publier les souvenirs qu'elle avait gardés de ce voisinage de l'Empereur. Dans le fond une cascade tombe en voile de mousseline : c'était, durant son séjour dans la propriété Balcombe, un des buts de promenade préférés de l'illustre exilé.

La route monte, monte toujours, le pays est profondément triste. Sur les flancs de la montagne, quelques broussailles, des cactus aux baies rougeoyantes, des aloès épineux, des plantes grasses aux feuilles en lames de bayonnette, des haies de phormium. Par-ci, par-là, un bosquet de pins émaciés, un araucaria, un cyprès : c'est tout. A notre

gauche, s'ouvre le chemin qui conduit à la vallée du Tombeau. Passons, nous y reviendrons tantôt. La route fait maintenant un coude, côtoie une terrasse où s'élève une petite église anglicane, en style gothique. Là-bas, dans les airs, se dresse le pic de Diane, haut de 800 mètres, le sommet le plus élevé de l'île. A droite, dans le lointain, se découvre Longwood. Nous prenons à travers champs, au plus court, entre la route et la mer. De nombreux ânes paissent, mangeant gloutonnement le chardon en compagnie de quelques vaches faméliques.

Nous foulons enfin la pelouse de Longwood où de misérables pins et deux ou trois oliviers rabougris — ces derniers doivent certainement avoir existé déjà du temps de l'Empereur — se traînent pour ainsi dire à terre, couchés par la rafale qui constamment ravage le plateau.

Halte ! Nous ne pouvons nous empêcher d'être émus en songeant que, durant près de six ans, Napoléon a parcouru cette pelouse, poursuivi sans cesse par l'idée de l'âpre destinée qui l'avait conduit sur ce rocher désert, ayant toujours devant les yeux le cauchemar de son impuissance, la vision de l'immense écroulement.

Comme l'a dit superbement le poète :

Évanouissement d'une splendeur immense,
Du soleil qui se lève à la nuit qui commence,
Toujours l'isolement, l'abandon, la prison ;
Un soldat rouge au seuil, la mer à l'horizon.
Des rochers nus, des bois affreux, l'ennui, l'espace,
Des voiles s'enfuyant comme l'espoir qui passe,
Toujours le bruit des flots, toujours le bruit des vents.
Adieu, tente de pourpre aux panaches mouvants ;
Adieu, le cheval blanc que César éperonne !
Plus de tambours battant aux champs, plus de couronne ;
Plus de rois prosternés dans l'ombre avec terreur !
Plus de manteau traînant sur eux, plus d'Empereur !
Napoléon était retombé Bonaparte.

. . . . . .

*
* *

Il ne reste plus rien de Longwood tel que l'Empereur l'habita, si ce n'est la disposition des pièces. Après la mort de Napoléon, arrivée le 5 mai 1821, la Compagnie des Indes, qui avait repris le gouvernement de la colonie, loua Longwood à un fermier. Celui-ci perça une fenêtre dans le mur même contre lequel le lit de l'Empereur avait été dressé, laissa pourrir le plancher existant, en fit un autre plus élevé : en un mot, tout fut bouleversé. Le gouvernement de Napoléon III acheta à l'Angleterre la maison et le jardin de Longwood, ainsi que l'emplacement, dans la vallée du Tombeau, l'endroit où le corps de l'illustre exilé — ramené en France par le prince de Joinville, en 1841, et déposé aux Invalides — avait été inhumé. Il fit restaurer la maison où l'Empereur était mort, d'après les dispositions anciennes, celles que le grand capitaine avait connues. Depuis lors, le gouvernement français entretient ce qui est devenu son domaine privé et c'est son consul, habitant Longwood, qui est chargé de ce soin. En somme, la maison de Napoléon a été refaite de toutes pièces.

On conçoit que l'intérêt de la visite à Longwood-House s'en trouve singulièrement diminué et il faut la force des souvenirs classiques et tout le prestige de la personnalité de l'Empereur pour ressentir quelque émotion dans ce salon où il est mort, où se voit son buste, d'après le masque pris après son décès par le médecin Antomarchi. A côté de Longwood-House s'élève le bâtiment appelé la ferme et où vécurent le général Bertrand et Mme Bertrand durant la captivité de Napoléon. Le fermier — un Écossais très aimable — fort obligeamment nous fait les honneurs de son home; il nous montre les volets du salon, percés d'un trou. C'est dans ce trou que l'Empereur, qui

venait souvent s'asseoir chez le général Bertrand, engageait sa lunette pour voir — sans être aperçu — les soldats anglais faisant l'exercice sur la petite plaine qui précède la maison. C'est à peu près tout ce qui reste, à Ste-Hélène, des souvenirs personnels à l'impérial vaincu.

Plus bas que Longwood-House et que la maison Bertrand se trouve, en quelque sorte enterrée, une construction massive, le dos au nord ; la façade, très gentille, conçue dans le style des cottages anglais, est tournée du côté

A Ste-HÉLÈNE. — LA MAISON DU GÉNÉRAL BERTRAND.

de la mer et précédée d'un jardin assez étendu. C'est Longwood-New-House. Le gouvernement britannique l'avait fait construire avec des matériaux venus d'Angleterre, seulement l'Empereur ne voulut jamais l'occuper. Peut-être serait-il revenu de ses préventions, la mort ne lui en laissa pas le temps.

*
* *

Un pèlerinage restait à faire, c'était la visite au tombeau ou du moins à l'endroit où le corps de Napoléon

reposa de 1821 à 1841. C'est au fond d'une vallée ; la pierre tombale, disjointe en maints endroits, ne porte aucune inscription ; elle est entourée d'un simple grillage en fers de lance. Les saules, les cyprès au feuillage som-

A Ste-HÉLÈNE. — LA VALLÉE DU TOMBEAU DE L'EMPEREUR.

bre jettent sur le monument une ombre épaisse. Le lieu prête à la réflexion, à la mélancolie, il est lugubre. Le silence qui règne dans cette vallée funèbre est à peine rompu par le clapotement discret de l'eau d'une fontaine, la fontaine de l'Empereur. Seul avec ses pensées, il venait souvent s'y désaltérer, et la vallée où ses cendres devaient

être inhumées, il l'aimait beaucoup, il y trouvait le calme et la paix. Que de souvenirs accumulés dans ces quelques pieds carrés de terre !... Je rouvre mon Victor Hugo et je lis, cette fois, cette terrible ode « l'Expiation », d'un bout à l'autre. J'en retiens ces quatre vers :

Le nom grandit quand l'homme tombe.
Jamais rien de pareil n'avait lui.
Calme, il écoutait dans sa tombe
La terre qui parlait de lui.

. . . . . .

Nous reprenons le chemin de James-Town et de l'*Albertville*. Le soir était tombé ; le soleil se couchait sur un lit d'or et de pourpre, incendiant les nuages qui s'entassaient au-dessus de l'horizon en masses aux profils fantastiques, pareils à de grands serpents de feu, à des animaux apocalyptiques aux formes monstrueuses. Le ciel, vu à travers les trouées de ces nuages de flammes, était d'opale, pour, un instant après, s'iriser de vert. L'île projetée sur cet écran gigantesque prenait l'allure d'un immense catafalque. L'aigle qui était venu s'abattre les ailes brisées sur ce roc sinistre, a dû, quand il expira, contempler face à face ce soleil agonisant dans un bain de feu et de sang. Son regard a fixé une dernière fois ce spectacle, digne d'une majesté impériale qui descendait à jamais dans l'oubli de la tombe.

XXI

Praya de Santo-Thiago. Vers les Açores.
Un décès à bord.

Samedi, 23 juillet.

Nous sommes partis de Sainte-Hélène le vendredi 15, au soir. De là pour arriver à Praya, le chef-lieu de Santo-Thiago, une des îles les plus méridionales du groupe capo-

AUX ILES DU CAP VERT. — DEVANT PORTO-PRAYA DE SAN-THIAGO.

verdien, nous avons mis près de huit jours de mer, repassé la ligne, traversé le « pot au noir » qui nous a gratifiés de plusieurs ondées copieuses ; nous avons subi la chaleur moite des tropiques jusqu'à l'équateur thermique, près du parallèle 18, où les alizés du nord-est sont venus nous apporter leur réconfortante fraîcheur.

Le samedi 23 juillet, de grand matin, l'*Albertville* est en vue de Porto-Praya. La ville, avec ses maisons bario-

lées de couleurs criardes détonnant dans le ciel bleu, est assise sur une terrasse haute de 200 mètres tombant à pic dans la mer, au fond d'une baie assez large dont la rive sud porte un phare. La baie n'est pas sûre, paraît-il, surtout quand soufflent les vents du sud ; et on nous cite plusieurs sinistres de bateaux qui sont venus se briser,

AUX ILES DU CAP VERT. — A PORTO-PRAYA. — PEUREUSE !

emportés par la lame, contre les écueils dont les têtes couvertes d'écume se dressent menaçantes au-dessus des flots, non loin de la plage. Notre navire mouille à une distance respectueuse de la rive et c'est en canot que nous débarquons au pier. De là une route taillée dans le roc qui la domine de vingt mètres à droite — à gauche s'étendent en contre-bas des champs assez bien cultivés — monte péniblement vers la ville. Celle-ci a un aspect très

pittoresque ; le marché surtout nous donne l'occasion de faire des observations piquantes. La population, fort bruyante, est un mélange des races noire et blanche, formée de nègres, de métis et de portugais, nullement désagréable à voir. La couleur de la peau est souvent claire, les hommes comme les femmes ont les proportions bien prises, la stature haute, la démarche non dénuée de noblesse et de grâce.

*
* *

Santo-Thiago est la plus grande et la plus peuplée des îles de l'archipel capoverdien. Celui-ci se développe en demi-cercle dont la convexité est tournée vers le continent africain, à environ 465 kilomètres du Cap Vert qui lui a donné son nom. L'île Saô-Thiago, formée de roches volcaniques comme les îles Canaries, comme Madère, comme les Açores, comme Sainte-Hélène, mais avec du granit, du gneiss qui lui donnent une origine plus ancienne, est bien cultivée, surtout sur les pentes des montagnes que le pic d'Antonio domine de ses 1,800 mètres de hauteur. Les roches volcaniques, menuisées par les eaux fluviales, donnent une terre riche en sels de potasse et de soude très favorables à la végétation. Seulement il faut qu'il pleuve. La pluie est aussi nécessaire aux îles du Cap Vert que les inondations du Nil à l'Égypte. Or, il se fait souvent que, durant la saison des pluies — celle qui va de juin à septembre — les nuages qu'apportent les courants atmosphériques du nord ou bien ne se résolvent pas au contact des montagnes de l'île, ou bien changent de direction, passent sur le continent et envoient de là leur souffle embrasé ravager les plantations de l'île. Les récoltes sont alors manquées et la famine sévit. C'est ce qui est arrivé à maintes reprises

à Santo-Thiago et à ses habitants ; c'est la cause qui vient périodiquement décimer la population. Ainsi, à Porto-Praya, il y a trois ans que pas une goutte d'eau n'est tombée. Heureusement que les sources de la montagne suffisent aux besoins de la ville.

La flore de Santo-Thiago est la flore africaine sans mélange, ce qui la distingue nettement des Açores, des Canaries et de Madère où de nombreuses plantes euro-

A PORTO-PRAYA. — DEUX COMMÈRES NOIRES.

péennes ont été introduites. Comme notre visite, très sommaire forcément, s'est bornée à parcourir la ville, nous n'avons pu jeter qu'un coup d'œil rapide sur les productions des jardins et des environs de la ville : on y voit des palmiers, des eucalyptus, des acacias, du maïs, des bananiers. Le paysage, dans son ensemble, est d'un aspect verdoyant ; les arbres montent jusqu'aux sommets des montagnes ; on y cultive, nous dit-on, avec succès le café

et la canne à sucre, comme du reste à l'île Saô-Antonio, la plus grande de l'archipel après Saô-Thiago.

Les maisons de Porto-Praja sont basses, peu confortables. Les gens y vivent dans le même milieu, dans la même promiscuité que leurs bêtes : ânes, cochons noirs, poules et canards. Les rues, toutefois, sont larges, bien aérées. Porto-Praja était marquée autrefois, au point de vue de la salubrité, d'une détestable réputation à cause des marais au bord desquels elle s'élève — tout d'ail-

A PORTO-PRAYA. — PAUVRE ANE !

leurs comme l'île elle-même, appelée la « Mortifère ». Aujourd'hui, Porto-Praja ayant pris la place de Ribeira-Grande, jadis la capitale, l'administration y a fait des travaux d'assainissement, et un hôpital très bien aménagé, entouré d'un jardin bien planté où babille une source limpide et d'où l'on jouit d'une vue superbe sur la baie, a été élevé dans la partie haute de la ville.

Notre excursion terminée, nous regagnons l'*Albertville*. Nous avons hâte d'avoir des nouvelles des nôtres, un courrier à l'adresse des passagers de l'*Albertville* ayant

été envoyé à Porto-Praja. Les lettres sont comme l'image de la vie, elles apportent aux uns la joie, aux autres la tristesse, parfois, souvent même, l'une avec l'autre.

On nous donne connaissance de deux missives d'un intérêt spécial. C'est d'abord la réponse de Sa Majesté au télé-

AUX ILES DU CAP VERT. — MARCHÉ DE PORTO-PRAYA DE SAN-THIAGO.

gramme expédié par le lieutenant-colonel Thys de St-Paul de Loanda. Elle est ainsi conçue :

« Merci du télégramme. Heureux succès inauguration. Sincères félicitations, vœux chaleureux pour prospérité railway. »

LÉOPOLD.

L'autre nouvelle était la promotion au grade de lieutenant-général du général-major Daelman, le sympathique représentant du Roi à bord de l'*Albertville*.

Les deux furent accueillies avec un sentiment de respectueuse satisfaction et fêtées joyeusement.

*
* *

Le pont du navire, déjà si animé par les cris perçants des perroquets apportés du Congo, a reçu de nouveaux pensionnaires : une dizaine de singes achetés à Porto-Praja, s'y livreront désormais à leurs gambades désordonnées et nous amuseront par leurs mines et poses drôlatiques.

Une industrie spéciale à Porto-Praja et à l'île Saô-Thiago, c'est la pêche du corail rouge, le même qui pousse sur les côtes de la Sicile. Ce sont des ouvriers italiens qui se livrent à cette industrie. Pour quelques reis on a une poignée de petites branches roses veinées délicatement de blanc. Une de celles-ci, montée en épingle de cravate, fera un joli souvenir de Praja. Mais pendant que je jette ces notes sur le papier, l'*Albertville* est sorti de la baie et file à toute vapeur sur la mer bleue, vers les Açores. Cinq jours de navigation !

En mer, par 24°01' lat. N. et 24°30' long. O.

Lundi, 25 juillet.

Nous avons eu un décès à bord : l'ingénieur en chef a succombé à une obstruction intestinale, malgré tous les soins dont nos dévoués médecins (1) l'ont entouré. Cet événement a produit une triste impression, quoique les ingénieurs du navire vivant en quelque sorte à part, auprès de leurs machines, soient peu connus des passagers. Les

(1) Au moment où ces lignes vont être confiées à l'impression, on annonce la mort, en quelque sorte foudroyante, de M. le docteur CANTINEAU. L'auteur de ce livre a eu, tout particulièrement, à se louer du dévouement du regretté défunt ; il lui gardera, avec tous les passagers de l'*Albertville*, un souvenir de sympathie émue.

restes du défunt seront confiés aujourd'hui à la mer, cette grande tombe des marins.

Cérémonie bien émouvante que celle où les matelots apportent sur une planche le corps cousu dans un suaire, recouvert du pavillon national. Une porte dans le bastingage est ouverte, la planche posée en porte-à-faux sur la mer. Le capitaine du navire récite devant l'équipage, devant les passagers qui sont là, tous réunis autour de lui, la tête découverte, profondément émus, les prières des morts d'après la liturgie protestante, le défunt appartenant à l'Église réformée. Puis, on ôte le pavillon; sur un signe du capitaine, les machines s'arrêtent, le navire ralentit durant une seconde sa course, la planche bascule et le cadavre tombe avec un bruit sourd dans l'abîme. C'est un moment où le cœur des plus forts bat plus vite, où, songeant à ceux que le défunt a laissés là-bas, au pays — une jeune femme, un petit enfant que la terrible nouvelle viendra frapper comme un coup de foudre — les plus durs, les plus cuirassés contre le malheur ont senti la gorge se serrer et peut-être une larme monter à la paupière.

Triste, triste destinée que celle de ces mânes de marins confiés à l'abîme, de ces ossements que les flots promènent, lugubres fantômes, dans les sinistres profondeurs, et combien vraies sont les paroles du poète :

Nul ne sait votre sort, pauvres têtes perdues !
Vous roulez à travers les sombres étendues,
Heurtant de vos fronts muets des écueils inconnus.
Oh ! que de vieux parents, qui n'avaient plus qu'un rêve,
Sont morts en attendant tous les jours sur la grève
Ceux qui ne sont pas revenus !

. . . . . .

Le livre du bord porte, à la date du lundi 25 juillet, ces mots d'une éloquence terrible dans leur concision :

« Committed the chief-engineers remains to the deep ».

Que Dieu ait son âme en paix !

XXII

Trois jours aux Açores. Ponta-Delgada
Le lac des Sete Cidades. Villafranca et Las Furnas
Le Havre

Jeudi, 28 juillet.

La dernière étape avant le Havre, étape merveilleuse dans un coin du paradis perdu ! Nous y avons passé trois

AUX AÇORES. — DEVANT PONTA-DELGADA.

jours sous le charme d'un enchantement indicible. L'île de San-Miguel, la plus grande, la plus peuplée des Açores — lesquelles, rappelons-le, forment une province du Portugal ayant son autonomie financière — est admirablement cultivée dans toutes ses vallées. Les pâturages, où

erre un nombreux bétail, s'étendent jusqu'aux croupes les plus élevées des multiples cratères de volcans éteints qui donnent à l'île, vue de la mer, l'aspect d'une suite de taupinières ou encore de termitières gigantesques, n'étaient les curieux moulins aux ailes rouges qui les dominent, tournant gaiement au vent.

AUX AÇORES. — UNE RUE DE PONTA-DELGADA — LA GARDE MONTANTE.

Ponta-Delgada, la capitale des Açores, est une ville importante; elle se développe au fond d'une baie qui protège plus ou moins contre la houle un môle à demi ruiné que l'on reconstruit en ce moment. C'est un cyclone qui l'a démoli, une de ces puissantes lames qui ont en même temps entraîné le navire dont on voit encore l'épave échouée sur la rive, après l'avoir brisé contre les écueils.

Le programme de notre séjour à San-Miguel est ainsi

réglé : jeudi 28, visite de Ponta-Delgada et de ses merveilleux jardins et parcs ; vendredi 29, excursion au lac des Sete Cidades — des Sept Villes —; samedi 30, excursion à la vallée das Furnas — des fournaises.

*
* *

Ponta-Delgada a un aspect de propreté qui étonne vivement celui qui a visité St-Paul de Loanda, Porto-Praya, San-Thomé et d'autres colonies portugaises. On sent immédiatement qu'il y a ici une administration, réellement soucieuse du bien-être des habitants. La question des eaux, si importante pour les agglomérations humaines, l'a surtout préoccupée, attendu qu'elle a confié à la Société générale des Conduites d'eau de Liége — dont les plaques bien connues se rencontrent sur les trottoirs — la mission d'apporter, de la montagne à la ville, la quantité d'eau potable nécessaire à ses besoins. On prétend que ce souci de propreté et de bien-être, la population le doit aux Flamingos, à l'élément flamand qui s'est introduit dans les Açores avec nos navigateurs, avec nos colons qui sont venus, ces derniers au nombre de plusieurs milliers, au XVIe siècle, s'y établir, d'où le nom qu'elles ont longtemps conservé d'îles flamandes. Il est certain que le type blond que l'on rencontre dans la population, à côté des visages ambrés aux yeux larges et profonds, à la chevelure d'un bleu noir, à côté du type portugais plus ou moins métissé de sang maure, que ce type blond est d'origine germanique. Tout d'ailleurs, jusqu'au manteau à l'énorme capuchon, dans lequel les femmes sont réellement englouties et que l'on retrouve, porté également par les femmes de Bruges et de la West-Flandre, tout évoque l'idée d'une origine commune. Quoi qu'il en soit, Ponta-Delgada, avec ses maisons soigneusement badigeonnées de blanc, de

rouge, de jaune, ses balcons treillagés, ses fenêtres à moucharabiés, ses églises aux façades en style rococo, surchargées d'ornements et surtout ses « quintas » — ses jardins où poussent les produits les plus merveilleux de

AUX AÇORES. — MODE FÉMININE.

la flore européenne et de la flore africaine, nous a laissé une impression exquise. Mais vagabondons, flânons à travers les rues de la cité. Nous allons d'abord à la montagne dite de la Maé de Deós — de la Mère de Dieu — où se trouve une chapelle élevée à la Vierge et d'où l'on découvre le panorama de Ponta-Delgada et de la baie.

Superbe, merveilleux spectacle, éclairé admirablement. Pris, en passant, dans mon objectif un tableau charmant : dans l'encadrement fleuri d'une fenêtre une jeune mère — une blonde — avec son enfant sur les bras. On aurait juré une reproduction vivante d'une des madones de Raphaël.

Nous redescendons de notre observatoire. Voici l'église Saint-André, un curieux monument flanqué de deux

AUX AÇORES. — UNE RUE DE PONTA-DELGADA. — L'ÉGLISE DES RECOLHIDAS.

avant-corps. La façade et les avant-corps sont littéralement couverts d'ornements en forme d'arabesques. Cette recherche dans l'ornementation que nous retrouverons tantôt à l'ancienne église des Jésuites, est celle, paraît-il, de tous les édifices religieux du Portugal. On reconnaît dans le dessin l'influence de la civilisation et de l'architecture arabes, qui ont joué le grand rôle que l'on sait dans la péninsule ibérique. L'intérieur de l'église est également très richement orné. L'église appartient à des *Recolhidas* —

des « recueillies » — un genre très respectable de vieilles filles ayant depuis longtemps coiffé sainte Catherine et vivant en communauté à peu près comme nos béguines.

L'église des Jésuites, sise « largo do Marquez de Pombal », du nom de l'homme d'État qui a expulsé l'ordre du Portugal et des colonies — l'ironie est d'assez mauvais goût — n'est plus ouverte au culte. La façade, très intéressante, tombe en ruines, l'herbe pousse entre les larges dalles de l'escalier monumental ; l'intérieur seul est encore

AUX AÇORES. — UN JARDIN DE PONTA-DELGADA.

en bon état, sauf le plafond qui s'écaille et se fendille. On nous fait remarquer le chœur et le maître-autel, tous deux revêtus de boiseries sculptées avec une verve, une fantaisie, une exubérance vraiment orientales, soulignées par une plinthe en carreaux de céramique d'un ravissant bleu tendre, — des *asulejos*, en langage açorien. L'église et le couvent qui forme un vaste dédale de pièces immenses, de couloirs larges comme des rues, appartiennent à Son Excellence José Maria Raposo d'Amaral, pair du royaume.

*
* *

Il nous faut absolument visiter une des « quintas » qui font à l'île une réputation universelle et les « estuffas » — les serres où l'on force la culture des ananas dont San-Miguel fait une exportation considérable sur le marché de

AUX AÇORES — DEUX ANES BIEN CHARGÉS.

Londres, pour plus de 1,500,000 francs par an. Nous avons le choix entre la « quinta » de M. le comte Correa et celle de M. do Canto, elles se valent à peu près. Nous entrons dans la première : l'œil est aussitôt ébloui par la vue de ce paradis terrestre, par ces gigantesques araucarias, ces palmiers, ces chênes, ces platanes, ces orangers, ces camélias, ces fleurs de toutes nuances aux parfums les plus exquis, des plantes merveilleuses de formes et de coloris entres lesquelles se joue l'eau d'une source allant

alimenter un bassin peuplé de cyprins dorés. Oui, il doit faire bon vivre dans ce jardin enchanté des Armides !

A côté s'alignent les « estuffas » d'ananas. Les serres se succèdent nombreuses, les unes aux autres. L'ananas y pousse très vite, nourri par la grasse terre de bruyères que l'on va chercher continuellement dans la montagne ; sa croissance est activée encore par la chaleur sénégalienne qui règne constamment sous les toitures de verre. Des exploitations de ce genre exigent évidemment une première mise de fonds considérable, mais une fois que l'entreprise est en train, elle est, nous assure-t-on, d'un bon rapport.

Le climat est si bon, le ciel si bleu, la mer si belle que, si j'en avais le loisir, volontiers je me ferais planteur d'ananas aux Açores.

*
* *

En retournant à bord, nous trouvons deux navires ancrés à peu de distance de l'*Albertville*. L'un, c'est le vaisseau-école hollandais le *Nautilus* — nous irons tantôt fraterniser avec nos frères bataves, car j'apprends que le colonel Thys a invité à dîner le commandant et ses officiers. L'autre, un voilier danois, a été trouvé désemparé dans l'Atlantique ; il a été ramené par un vapeur anglais. Le capitaine, les officiers, une partie des matelots — quatre seuls restent vivants, dont deux malades — ont été enlevés par le scorbut ! C'est le vaisseau-fantôme !

A table, grande animation à cause de la présence des officiers hollandais. Toasts chaleureux à la Hollande, réponses cordiales à la Belgique !

*
* *

Vendredi, 29 juillet.

A huit heures du matin nous sommes tous réunis sur la place de Ponta-Delgada, devant l'église Matriz — l'église mère — de Saint-Sébastien. Des voitures, attelées de mules fringantes ou de vigoureux petits chevaux, vont nous conduire au lac des « Sete Cidades ». Il nous est

AUX AÇORES. — VERS LES « SETE CIDADES ». — GROUPE DE LAVANDIÈRES.

échu un antique carrosse traîné par trois vénérables mules. Pedro — un loustic assez amusant quand nous parvenons à le comprendre — est notre cocher. La longue file des voitures s'ébranle. En route !

Nous roulons longtemps dans des rues étroites, entre de vieilles murailles couronnées d'une haute végétation touffue, aux crêtes envahies par des branches de rosiers, de géraniums — un fouillis merveilleux de fleurs et de

feuillages. Notre cavalcade fait sensation. Partout, dans l'encadrement des portes et des fenêtres, se montrent des minois curieux : des têtes brunes, des têtes blondes ; sous les pieds des chevaux et des mules, les poules, qui picorent en liberté dans les rues, se sauvent effarées.

Nous voilà en pleine campagne, la route monte, monte toujours. De temps en temps un cratère se montre à notre

AUX AÇORES. — LE LAC-CRATÈRE DES « SETE CIDADES ».

droite ; derrière nous, se profile la baie avec l'*Albertville ;* plus loin encore la mer se confondant avec l'horizon.

Le trajet parut long. Heureusement, nous devions être récompensés amplement de notre patience. Après un chemin en lacets, audacieusement creusé à flanc de coteau, tout contre l'abîme — chemin admirablement entretenu, comme toutes les communications de l'île — après une descente vertigineuse, brusquement au détour de la route, un panorama superbe se découvre à nos yeux. Devant nous, dans le fond, à plus de quatre cents mètres en contre-

bas, s'étale une nappe bleue et verte, coupée en deux par une mince digue de façon à former deux lacs distincts. Au bord du plus grand, un village, tout blanc et rose, avec une jolie église, au double clocher, juchée dans le haut de la montagne, fait une tache riante dans la verdure qui grimpe par sombres échappées jusqu'aux sommets dentelés du cratère.

AUX AÇORES. — UN PIQUE-NIQUE EN FACE DU LAC DES « SETE CIDADES ».

C'est le lac des Sete Cidades. La légende — cette poésie du merveilleux, qui pousse si bien, si fantastiquement dans les pays où se produisent les grandes commotions de la nature — conte que sous les eaux du lac dorment à jamais les restes des villes fondées par sept évêques portugais qui auraient fui leur patrie au moment de l'invasion des Maures. La légende est jolie. La géologie — la froide géologie — veut que ce soit là tout simplement le cratère d'un grand volcan éteint où les eaux pluviales et les sources sont venues s'accumuler, cratère

flanqué de quatre autres de dimensions moindres. La géologie est décevante car le double lac aux eaux, ici d'azur, là d'émeraude, nous paraît plus joli avec la légende qui lui donne un peu de cette fantaisie, de ce mystère qui plaît tant à l'imagination et apporte le charme de la poésie aux formes les plus disgracieuses de la nature.

Nous faisons le tour d'une partie du cratère pour mieux saisir le modelé et les détails du lac. Il y a là des jeux de lumière, des nuances, des dégradations d'une délicatesse infinie. Ce n'est pas à décrire, il faudrait la palette d'un peintre, d'un Diaz, d'un Salvator Rosa.

Le déjeuner eut lieu sur l'herbe, à la bonne franquette. Des œufs, du poulet, du fromage, le tout arrosé d'un verre de vin de Bordeaux et d'un peu de Champagne : ce fut charmant. Nous nous retrouvâmes à Ponta-Delgada « gais et contents », les yeux remplis de l'admirable spectacle qu'il nous avait été donné de contempler.

Samedi, 30 juillet.

Hier au soir nous sommes allés au bord du *Nautilus*, où nous étions attendus par les officiers hollandais. Le navire avait arboré son grand pavois et le pont était très pittoresquement décoré de drapeaux de toutes les nations — parmi lesquels trônaient en place d'honneur les couleurs belges à côté du pavillon hollandais — de faisceaux d'armes, de nœuds de cordages très artistement disposés. Dans le fouillis de toutes ces draperies, de ces engins de guerre et de marine, en pleine lumière, le buste de la Reine Wilhelmine.

La réunion fut très cordiale ; on chanta, on but pas mal de verres de toutes espèces de boissons, on toasta avec frénésie, et il était fort tard quand la baleinière du navire

hollandais nous ramena à bord de l'*Albertville*. On se sépara aux cris dix fois répétés des « hoezee ! » des Hollandais et des « hurrah ! » des nôtres.

*
* *

Aujourd'hui matin nous sommes en face de Villafranca ; notre bateau s'est déplacé pour permettre aux passagers de faire l'excursion à la vallée des Fournaises. Dans cette faille, ouverte par les commotions volcaniques sur le ver-

AUX AÇORES. — SUR LE CHEMIN VERS LAS FURNAS.

sant méridional de l'île, l'on trouve des « caldeiras » ou des chaudières, c'est-à-dire des ouvertures par où s'échappent de l'eau bouillante, des sources chaudes chargées de sels de fer et de soufre, des gaz tourbillonnants.

Rendez-vous avait été donné aux excursionnistes sur la place de Villafranca, à 8 heures du matin. Les voitures qui nous avaient conduits la veille s'y trouvaient ; elles étaient venues de Ponta-Delgada durant la nuit. Nous relançons Pedro et ses mules, mais au lieu de notre confortable « carossa », nous n'avons plus qu'une victoria,

assez mince pour nos quatre personnes. Baste! A la guerre comme à la guerre ! Mes compagnons prennent place à l'intérieur de la voiture, je m'installe à côté du cocher. Nous filons au grandissime trot, au milieu des flots de poussière. La route d'abord est assez monotone et il fait chaud, très chaud. Des champs de maïs et surtout — j'ai oublié de vous le dire hier — des plantes d'hortensias de

AUX AÇORES. — VUE DE LAS FURNAS.

toute beauté font au chemin une haie presque continue. Je ne sais qui eut l'idée, mais pendant que nos mules gravissent très péniblement la côte, nos cochers cueillent force brassées d'hortensias et voilà notre théorie de voitures transformée en « Longchamps fleuri ». C'était charmant tout plein.

Arrivés à moitié chemin, nous entrons sous bois. Les frondaisons sont bien fournies, l'ombre est délicieuse. Nous débouchons sur la rive sud d'un lac à l'aspect roman-

tique — pareil au lac de la forêt de Chantilly. Une église en style gothique, placée gentiment au bord de l'eau, achève encore l'illusion. Après avoir contourné la nappe aux flots bleus que pas une ride ne fronce, nous dévalons, toujours cheminant sous bois, par un chemin en lacets dont les courbes en fer à cheval sont d'une jolie hardiesse. Voici la vallée — très verdoyante — de las Furnas avec ses maisons blanches qui s'égrènent au loin en chapelet.

AUX AÇORES. — LES « CALDEIRAS » DE LAS FURNAS.

L'origine volcanique est évidente ; nous longeons le bord même du cratère, le village de las Furnas est au fond, nous le dominons. Encore quelque temps de trot et nous nous arrêtons devant l'hôtel où tantôt nous allons déjeuner : nous sommes dans l'excavation même.

Les sources d'eau chaude, les exhalaisons d'anhydride sulfureux, les efflorescences de soufre, les jets de boue, se trouvent groupés étroitement l'un près de l'autre, à peu de distance au sortir du village. En somme, cela n'a qu'un

intérêt secondaire et les champs Phlégréens, les cratères éteints de la campagne de Naples avec ses solfatares et ses éjections de gaz ammoniac offrent les mêmes phénomènes quoique avec moins de violence. La nature, le cadre, par contre, sont plus beaux, ont plus de charmes par les souvenirs classiques à Naples qu'à las Furnas.

*
* *

Le village de las Furnas n'est qu'un long boyau. Les maisons, très proprettes, au sol couvert de joncs, ornées d'un lit assez luxueux pourvu d'un linge très blanc, n'ont généralement pas d'étage. Les Açoriens sont très catholiques quoique tièdes pratiquants et dans leurs demeures l'on voit fréquemment accrochées aux murs des images pieuses ; parfois un véritable petit autel est dressé en l'honneur de la Vierge ou de saint Antoine — un saint très populaire au Portugal et dans les colonies.

Le déjeuner à l'hôtel de las Furnas fut très substantiel. On nous servit, entre autres boissons, de la cerveja — de la bière fabriquée aux Açores : elle est exquise. Pour ma part, je la préfère au vin portugais dont je ne parviens pas à apprécier le bouquet ni la saveur.

*
* *

Las Furnas est dans le mouvement, elle s'intitule ville d'eaux et, comme dans toute ville d'eaux honnête, qui se respecte, l'on y joue. A l'hôtel fonctionnait le trente et quarante et, ma foi, à en juger par les mines des honorables rastaquouères — l'on sait combien le type méridional s'y prête — qui se pressaient autour du tapis vert, on devait avoir flairé en nous de bons « pontes ». J'ai risqué quelques centaines de reis, ils ont été incontinent raflés. Les banquiers avaient cru que nous allions passer de lon-

gues heures à las Furnas ; ils avaient fait venir des musiciens pour corser le plaisir. Mais l'*Albertville* devait lever l'ancre le soir même et il y avait un long trajet à faire pour le retour. Nos cochers ont donc attelé leurs mules,

AUX AÇORES. — LA MODE MASCULINE.

et nous voilà partis pour Villafranca, cette fois aux grandes allures, la route étant pour ainsi dire en pente descendante sur toute la durée du parcours. Pedro nous a fait attendre ; probablement qu'il aura conté fleurette à quelque Pierrette du village, car il est tout guilleret. Hélas ! il a aussi mangé de l'ail, et cela — ô horreur ! —

à pleine bouche. Comme j'ai l'honneur d'être assis à ses côtés, je suis à la fête depuis las Furnas jusqu'à la mer.

Nous traversons Villafranca, ses ruelles étroites bordées de maisons aux façades bien crépies. De temps en temps on nous jette des fleurs de quelque balcon où paraît une fugitive apparition ; des enfants en apportent des brassées dans nos voitures. Il était écrit que nous quitterions cette île fortunée, les yeux éblouis et l'âme embaumée par le souvenir de l'accueil charmant qui nous avait été fait. Aussi lorsque, dans un rapide examen, je repasse dans mon esprit les différentes escales que nous avons faites, l'île San-Miguel me fait l'effet d'une radieuse, d'une lumineuse apparition.

En mer, dimanche 1er août, par lat. 42° 46' N. et long. 16° 36' O.

Nous avons mis le cap sur le nord-est, nous piquons vers le cap Finistère. Demain nous y serons, après-demain à hauteur de Bordeaux, et le 3 août nous verrons Ouessant. Jeudi matin, l'*Albertville* mouillera au Havre où nous offrons un banquet et un souvenir au lieutenant-colonel Thys.

Samedi à Anvers ! Nous sommes, maintenant que le voyage s'est accompli dans des conditions vraiment uniques, pressés d'arriver. Vous connaissez le proverbe flamand :

Noord, zuid,
Oost, west,
T'huis best !

*
* *

Nous avions parcouru, en moins de deux mois, plus de 30.000 kilomètres de chemin, par un temps superbe ; nous avions visité des sites grandioses, admiré des paysages

merveilleux, vu Lisbonne et Cintra, Madère, Dakar, Libreville, le Congo depuis Banana jusqu'au Stanley-Pool, Sainte-Hélène, les Açores : nous avions touché du doigt l'œuvre gigantesque accomplie par les Belges sur le continent noir.

Désormais il y aura, en Belgique, quelques témoins de plus pour proclamer que s'il reste encore beaucoup à faire au Congo, le chemin parcouru est énorme et l'avenir gros d'espérances. Désormais, grâce au chemin de fer des cataractes, les richesses de l'Afrique équatoriale pourront, avec la plus grande facilité, arriver sur les marchés de notre vieille Europe. Il ne resterait de notre inoubliable voyage que cette constatation, que nous y attacherions le plus grand prix.

Épilogue

Samedi, 6 août.

L'*Albertville* se retrouve devant les quais d'Anvers, après bientôt deux mois d'absence. Si le départ n'avait pas été sans émotion, le retour fut triomphal. La métropole commerciale de la Belgique fit aux passagers de l'*Albertville* une réception grandiose ; une foule immense les conduisit à l'Hôtel-de-Ville où s'était réunie l'édilité communale, par les rues de la cité pavoisées comme aux grands jours de fête, aux sons joyeux du carillon égrenant dans l'atmosphère radieuse d'un superbe jour d'été ses notes cristallines auxquelles se mêlait la voix de basse-taille du bourdon de Notre-Dame.

M. le bourgmestre Van Ryswyck, entouré des échevins et du Conseil de la ville, reçut ses invités dans la superbe salle, immortalisée par le pinceau de Leys. Au milieu d'un silence que rendait plus solennel encore l'austérité du monument communal, riche en souvenirs glorieux de nos ancêtres, le premier magistrat d'Anvers prit la parole en ces termes éloquents :

« Dans l'histoire du commerce du monde, l'achèvement du chemin de fer du Congo est une date.

» La ville d'Anvers manquerait d'à-propos devant l'histoire, si elle ne saluait avec quelque pompe le retour de l'*Albertville*, portant ceux qui ont été par delà l'Équateur inaugurer la grande œuvre. Mesdames et Messieurs, soyez les bienvenus ; nous célébrons votre retour.

» Nous avons en esprit voyagé avec vous. De chaque point où vous avez atterri, sont partis des courriers pour

décrire les merveilles qui se déroulaient sous vos yeux, pour nous raconter même — et avec quel luxe de détails! — la vie que vous meniez à bord.

» Mais nous avons surtout partagé votre émotion en touchant cette terre d'Afrique, votre enthousiasme pour la vivante épopée dont des Belges sont les héros. Rien ne manque à sa grandeur, ni la hardiesse de la création, ni la bravoure, ni le sacrifice dans l'exécution. On se doutait qu'au sein du continent noir, il y avait d'immenses richesses; on se doutait moins peut-être de ce qu'il y avait d'énergie latente chez la nation belge, à qui sa neutralité semblait interdire pareil rôle. Honneur à celui dont le regard a pénétré ce que nous n'osions pas même deviner!

» Avec l'inauguration du premier chemin de fer, la cause du Congo est gagnée. Sans doute, il restera des détracteurs et aussi des cœurs sincères qui supputent avec tristesse les sacrifices en hommes et en argent.

» Pendant que vous étiez au loin, une amère catastrophe est venue désoler le monde. Le paquebot *la Bourgogne* a péri avec six cents de ceux qui le montaient. Et qui donc, même en présence d'un aussi grand malheur, osera dire qu'il ne faut plus naviguer? Non, non! à côté de l'effort, il est juste de citer les résultats glorieux : les Arabes refoulés, l'esclavage et le cannibalisme enrayés, la rédemption de millions de victimes et, comme par surcroît, une colonie immense, la dernière et la plus grande, conquise au commerce du pays.

» Pour atteindre ce dernier résultat, il fallait au Congo son chemin de fer. Longtemps on fut incrédule. Le soleil de l'Équateur, la forêt vierge, le rocher et les marécages semblaient des obstacles invincibles. Mais voici que la locomotive bourdonne et butine entre Matadi et Stanley-Pool.

» A œuvre grandiose, réclame grandiose. La Compagnie du chemin de fer du Congo a eu cette idée de vous appeler comme témoins, vous qui descendez de l'*Albertville*, vous surtout, MM. les journalistes. Je rends hommage à la Compagnie et à son conseil d'administration; à son président M. Jules Urban, à MM. les directeurs Espanet et Goffin, et à vous surtout, M. le colonel Thys, qui, aux heures difficiles, avez partout ranimé la confiance et soufflé la foi. Nous avons ouvert dans notre livre d'or une page pour servir de pendant à celle qui mentionne le retour de Stanley et de Dhanis; nous vous convions à la signer le premier.

» Messieurs les créateurs du chemin de fer et Messieurs les délégués des Puissances, nous vous offrons une médaille commémorative, que nous vous prions d'accepter en souvenir de l'admiration et de la reconnaissance de la ville d'Anvers. En vous la remettant, je me permets d'exprimer ce vœu : que l'opinion publique belge appréciera définitivement l'œuvre africaine, maintenant que le succès vient justifier la hardiesse de l'entreprise.

» Lorsqu'en février 1885, les plénipotentiaires du Roi signèrent à Berlin l'acte général du Congo, c'était un moment unique. Qui sait si, quelques années après, c'eût été encore possible, car la conquête commerciale du monde s'achevait! Sachons à notre tour comprendre nos destinées. En plusieurs occasions mémorables de notre histoire, nous n'avons pas su les saisir. Voici enfin que la Belgique indépendante et libre va être dotée, si elle le veut, de ce qui manquait encore à son développement économique : une terre coloniale.

» Personne ne pourra en prendre ombrage ; là-bas comme ici, nous n'avons d'autre ambition que d'être un pays libre et hospitalier ; l'étoile du Congo, comme nos

couleurs nationales, est un symbole de neutralité, d'indépendance et de paix.

» Je pourrais envisager le Congo à un point de vue plus local et vous parler tonnes d'ivoire, tonnes de caoutchouc, plaques d'acier, flotte marchande. Comme bourgmestre d'Anvers, je dirais volontiers qu'il y a quelque chose de changé dans la géographie commerciale, et que l'Escaut compte un affluent de plus. Et à cet égard encore, j'aurais le droit d'être écouté par vous tous. Car Anvers n'est que la gardienne d'un fleuve dont le sort intéresse, à un titre égal, et le commerçant anversois et l'industriel de Liége, de Charleroi, de Mons.

» Mesdames et Messieurs de l'*Albertville*, vous avez touché aux Iles flamandes, la première de nos colonies. Nos pères les ont découvertes sur des navires à peine pontés, et qui n'étaient que des cabanes en comparaison de votre palais flottant, où vous avez mené, nous le savons, une existence fastueuse. Mais votre voyage aura été fructueux pour nous tous, si vous y avez retrouvé le fil interrompu de notre histoire coloniale. Puissiez-vous avoir appris, et redire maintenant aux autres, que pour tout pays producteur qui confine à la mer, avoir des débouchés au loin est une question d'existence, et que 6 millions de Belges ne peuvent avoir cette prétention de profiter des entreprises d'outre-mer, sans contribuer aux charges ! Cela ne serait ni juste, ni digne de nous, et cette mollesse nous conduirait à la décadence morale et à la déchéance économique.

» L'administration communale d'Anvers a voulu commémorer l'achèvement du chemin de fer du Congo par un monument public. En séance du 4 avril, le conseil a voté, à cette fin, un crédit de 200,000 francs et fait appel à tous les artistes belges. Le sujet est digne de les inspirer. Un d'entre eux, le vainqueur, saura le glorifier en

un beau poème de marbre et de bronze. Puissent le symbole et la chose traverser les temps pour la gloire du Roi-Souverain et pour l'honneur et la prospérité de la Belgique ! »

C'était le mot de la fin. Le colonel Thys y répondit avec une éloquence qu'il n'avait pas encore atteinte jusqu'alors et une émotion pénétrante qui de sa chaude et persuasive parole se communiqua à tous les assistants. Les fêtes de l'inauguration du chemin de fer du Congo étaient bien closes, cette fois. Les banquets, les discours, les fleurs et les lampions, tout avait disparu dans les brumes du passé. Mais un souvenir impérissable demeurait debout, souvenir qui, dans l'âme des jeunes générations, allait germer comme une graine de vie, de force et de prospérité.

L'Afrique est là, elle s'offre avec ses trésors à tous ceux qui veulent les mériter par l'audace, l'énergie et la ténacité.

FIN

TABLE DES MATIERES.

PAGES.

Préface par M. Jules Leclercq V

Avant-propos IX

I. Le départ 1

II. Les passagers. Les officiels et les non-officiels. La presse belge. La presse étrangère 3

III. La vie à bord 9

IV. La première escale. Lisbonne. Cintra 15

V. Porto-Santo. Madère. 22

VI. Les îles Canaries. En vue de Santa-Cruz. Le pic de Ténériffe. En route vers Dakar 33

VII. Dakar et Gorée. Le " roi „ de Dakar 38

VIII. En route vers Libreville. Les rats. Un homme à la mer 48

IX. Une aventure à San-Thomé 53

X. Libreville. Le passage de la ligne. Cabinda. Banana. 59

XI. Vers Boma. La réception. La revue des troupes noires. Le " Te Deum „. Le défilé 68

XII. De Boma à Matadi. Le fleuve. L'aspect de Matadi. La Bamboula 75

XIII. Matadi. Son marché. Le chemin des caravanes . . 80

XIV. Le chemin de fer des cataractes. De Matadi à Tumba. Les chefs nègres 88

XV. De Tumba à Léopoldville. L'Inkissi. La forêt équatoriale. Kimuenza. Léo 105

PAGES.

XVI. Une excursion sur le Pool. Kinshassa. Brazzaville. La cérémonie de l'inauguration du chemin de fer. Le banquet 114

XVII. Le retour à Boma. La séparation 146

XVIII. Réflexions 152

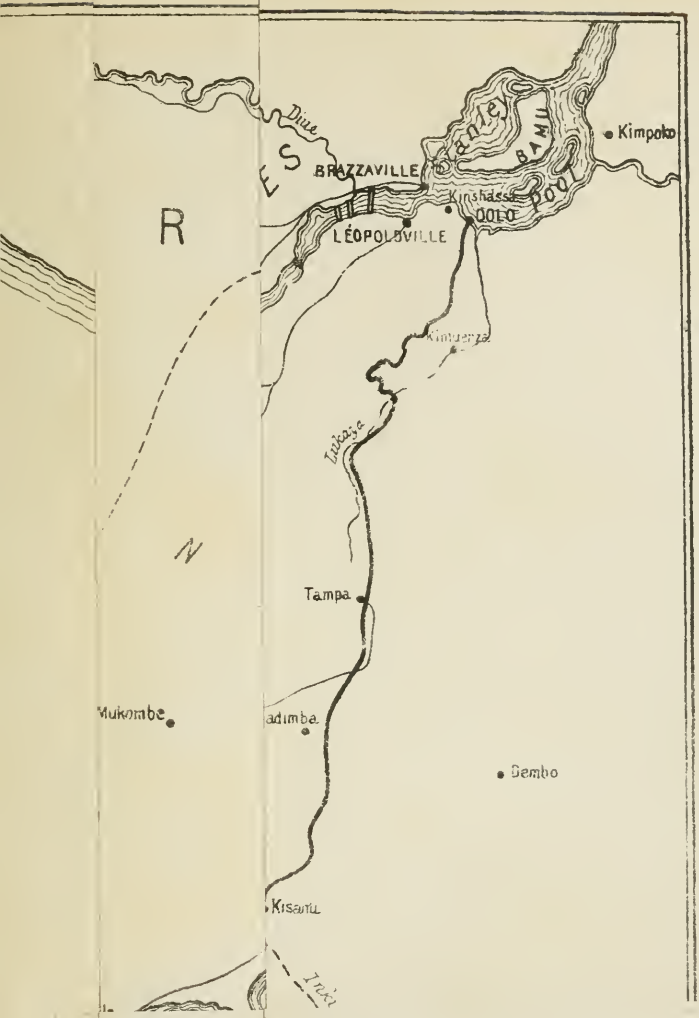
XIX. St-Paul de Loanda. La course aux taureaux . . . 162

XX. Ste-Hélène. Longwood. La vallée du tombeau . . 170

XXI. Praya de Santo-Thiago. Vers les Açores. Un décès à bord 181

XXII. Trois jours aux Açores. Ponta-Delgada. Le lac des Sete Cidades. Villafranca et Las Furnas. Le Havre. 189

XXIII. Épilogue 208


Kimpoko
BRAZZAVILLE
Kinshassa
LÉOPOLDVILLE
R
N
Tampa
Mukombe
Sembo
Kisantu

CARTE DU BAS CONGO donnant le tracé du chemin de fer de Matadi au Stanley-Pool, d'après la carte dressée par A. J. Wauters.

LEGENDE
Chemin de fer
Route de portage

Echelle de 1:1 000 000e.

UNIVERSITY OF CALIFORNIA LIBRARY
Los Angeles

This book is DUE on the last date stamped below.

Form L9–Series 4939

DT 646. M767M

UC SOUTHERN REGIONAL LIBRARY FACILITY
A 000 612 914 2

PLEASE DO NOT REMOVE
THIS BOOK CARD

THE LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA LOS ANGELES

University Research Library

CALL NUMBER
SER
VOL
PT
COP
AUTHOR

DT 646 M767M
MONTHAYE/MON JOURNA

IBM L30202